EL REINO UNIDO Y AMÉRICA: EMIGRACIÓN BRITÁNICA

Maldwyn A. Jones

COLECCIONES MAPFRE 1492

Los profundos cambios sociales y económicos experimentados por Europa en los cuatro últimos siglos han producido constantes movimientos migratorios. Junto con los españoles, los holandeses y los suecos, los británicos fueron los primeros europeos que poblaron lo que luego serían los Estados Unidos. En el siglo XVII, unos 500.000 británicos se dirigieron al Nuevo Mundo y después de 1700 el número decayó, aunque comenzaron a elegir otros lugares en el Caribe y Sudamérica. Los cien años que siguieron a 1815 fueron testigos de una emigración masiva en busca de nuevos destinos: Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica. En el siglo XIX, técnicos británicos contribuyeron al desarrollo económico de Hispanoamérica. Durante el período colonial, la mayor parte de los emigrantes británicos viajaron al Nuevo Mundo en grupos organizados, bajo el auspicio de sociedades anónimas o propietarios individuales o como servidumbre contratada. En un documentado trabajo Maldwyn A. Jones estudia la emigración británica, sin olvidar la irlandesa, a América.

Maldwyn A. Jones (Greenfield - Gran Bretaña, 1922). Ph. D. en Historia. Profesor de la University College London. Obras: *American Inmigration* (1960), *Destination America* (1976), *The limits of Liberty: American History, 1607-1980* (1983).

Colección Europa y América

EL REINO UNIDO Y AMÉRICA: EMIGRACIÓN BRITÁNICA

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Traducción: Marianne Friederiche Díaz
Diseño de cubierta: José Crespo

© 1992, Maldwyn A. Jones
© 1992, Fundación MAPFRE América
© 1992, Editorial MAPFRE, S. A.
Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-564-6
Depósito legal: M. 27557-1992
Compuesto por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, Km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

MALDWYN A. JONES

EL REINO UNIDO Y AMÉRICA: EMIGRACIÓN BRITÁNICA

EDITORIAL
MAPFRE

EL REINO UNIDO Y AMÉRICA:

EMIGRACIÓN BRITÁNICA

ÍNDICE

Abreviaturas 11

Introducción 13

I. Iniciativa comercial y emigración: Gran Bretaña y la colonización de Norteamérica, 1587-1700 17

Primeras expediciones de colonizadores británicos 17
La colonización de Virginia y Maryland 21
La «Gran Emigración» de los puritanos 27
La colonización de las Bermudas y el Caribe 31
El comercio de los sirvientes contratados 36
La colonización abreviada: Carolina y Pensilvania 42
Gales y sus colonias en América 46

II. Emigración británica: libre y cautiva, 1700-1775 51

Mercantilismo y emigración 51
Las fundaciones durante el siglo xviii: Georgia y Nueva Escocia 52
El comercio con los presidiarios (1718-1775) 56
Escocia y el Nuevo Mundo: Jersey Oriental y el Darién 62
Emigración desde las Tierras Altas escocesas 67
El comienzo de la emigración desde las Tierras Bajas escocesas ... 73
Registros del éxodo británico, 1773-1776 75

III. Nuevos inicios: 1775-1815 79

Guerra y trastornos 79
El final de la servidumbre contratada 81
Los artesanos británicos y la industria americana 83
Los refugiados por causas políticas y religiosas 89

La América escocesa y británica 95
El control de la emigración desde las Tierras Altas 98

IV. El siglo de la emigración masiva: Gran Bretaña, 1815-1914 105

Cambios demográficos y económicos 105
Determinación de la magnitud del éxodo 111
El controvertido fenómeno *push-pull* («repulsión-atracción») 116
La emigración británica durante el comienzo del período victoriano 120
Los habitantes de las ciudades y las «golondrinas»: emigrantes de finales del siglo XIX 128
El imperialismo y el interés por Canadá 137

V. Emigración celta, 1815-1914 141

Conexiones célticas y contrastes 141
Emigrantes e inmigrantes galeses 142
El éxodo rural galés 144
Emigrantes galeses procedentes de regiones industriales 151
Los problemas poblacionales escoceses 156
El carácter cambiante de la emigración escocesa 163
Los hombres «duros» de Cornwall 169
Los habitantes de Man y la emigración 171

VI. La emigración organizada y asistida, 1815-1930 173

El papel del gobierno 173
La política de «echar de casa a los pobres»: el papel de las parroquias y los terratenientes 177
Los sindicatos y la emigración 181
Viaje hacia Occidente: Zion, el éxodo de los mormones 184
Filantropía y emigración 190
La emigración de mujeres y niños 194

VII. La travesía del Atlántico, 1803-1914 203

Comercio transatlántico y tráfico migratorio 203
Barcos madereros y paquebotes 205
El problema de la regulación 212
«Los horrores de la tercera clase»: epidemias y naufragios 223
Intentos de construir normas internacionales 236
De los barcos de vela a los barcos de vapor 242

VIII. Los británicos en América, 1815-1914 251

Modelos de distribución 251

Granjeros británicos en los Estados Unidos y Canadá 254
Variedades de asentamientos rurales 260
Los británicos en la América industrial 265
Los inmigrantes británicos y el sindicalismo americano 272
Instituciones de emigrantes 275
Ajustes culturales: ingleses, galeses y escoceses 279

IX. Británicos en Latinoamérica, 1810-1915 283

América Latina y la competición para captar inmigrantes 283
Proyectos coloniales escoceses: Monte Grande, Topo y Poyais 286
El fracaso de la colonización agrícola inglesa 291
Los galeses en la Patagonia 298
Comerciantes ingleses y constructores del ferrocarril 305
La «colonia» británica en la Argentina 307
Criadores de ovejas en las islas Malvinas 310
La presencia británica en Chile 311
Comunidades británicas en el Brasil 315
Imperialismo y dependencia 319

X. El período de las restricciones, 1920-1990 321

El bloqueo a la entrada en el Nuevo Mundo 321
La colonización imperial: fase final 326
Depresión y guerra 337
Las novias de los militares norteamericanos (GI) 340
La fuga de cerebros hacia Occidente 342
Los emigrantes más recientes 344

APÉNDICES

Cronología 351
Biografías 357
Bibliografía comentada 365

Índice onomástico 369

Índice toponímico 375

ABREVIATURAS

AH	Historia Agrícola.
ALB	Albion.
BBCS	Boletín de la Junta para los Estudios Célticos.
BDAC	Diccionario biográfico del Congreso Americano.
BHR	Revista de Historia Comercial.
CHR	Revista Histórica del Canadá.
CHST	Transacciones en la Historia de la Sociedad de Caernarvonshire.
CLEC	Comisión para los Territorios Coloniales y la Emigración.
CO	Gran Bretaña, Registros de la Oficina Colonial.
DAB	Diccionario de Biografías Americanas.
DEC	Desarrollo económico (Buenos Aires).
DNB	Diccionario de biografías nacionales.
DCSP	Dominio del Canadá, documentos parlamentarios.
DWB	Diccionario de biografías galesas hasta 1940.
EHR	Revista de historia económica.
FHSP	Sociedad de publicaciones históricas de Flintshire.
FO	Gran Bretaña, Registros del Departamento de Asuntos Exteriores.
GHQ	Publicación histórica trimestral de Georgia.
HAHR	Revista de historia hispanoamericana.
HEAEG	Enciclopedia Harvard de grupos étnicos americanos.
HG	Gelph histórico.
HI	El Historiador.
HJ	Periódico Histórico.

HLQ	Publicación Trimestral de la Biblioteca de Huntington.
HMMPEC	Publicación Histórica de la Iglesia Protestante Episcopaliana.
HS	Estudios históricos.
IAEA	Asuntos económicos interamericanos.
IMNHSP	Sociedad de Historia Natural y Anticuarios de la Isla de Man.
IRSH	Revista Internacional de Historia Social.
JBS	Periódico de estudios británicos.
JICH	Periódico de historia imperial y de la Commonwealth.
JMH	Periódico de Historia de los Mormones.
JRH	Periódico de Historia Religiosa.
MHM	Revista de Historia de Maryland.
MVHR	Revista histórica del Valle del Mississippi.
NS	Nueva Sociedad (Londres).
PAH	Perspectivas de Historia Americana (Cambridge, MA).
PAPS	Papeles de la Sociedad Filosófica Americana.
PH	Historia de Pensilvania.
PMHB	Revista de Historia y Biografías de Pensilvania.
PP	Documentos Parlamentarios.
REH	Investigación en Historia Económica.
RPS	Revista Paraguaya de Sociología (Asunción).
SHR	Revista de Historia Escocesa.
TAm	Las Américas (Washington).
THSC	Actas de la Honorable Sociedad de Cymmrodorion.
THSLC	Actas de la Sociedad Histórica de Lancashire y Cheshire.
TKSHS	Actas de la Sociedad Histórica del Estado de Kansas.
UHQ	Publicación Trimestral de Historia de Utah.
WeHQ	Publicación trimestral de Historia del Oeste (Logan, Utah).
WHR	Revista de Historia Galesa.
WMH	Revista de Historia de Wisconsin.
WMQ	Publicación Trimestral de William and Mary.

INTRODUCCIÓN

Una visión europea de la emigración británica

Durante los últimos cuatro siglos, Europa se ha caracterizado por sus constantes movimientos migratorios. Los profundos cambios sociales y económicos, así como las circunstancias personales de cada individuo, han apartado a millones de hombres de sus hogares. Éstos se han visto obligados a viajar del campo a la ciudad o de una provincia a otra, a atravesar las fronteras o a desplazarse permaneciendo dentro de las mismas, a ir a un país extraño y a cruzar los océanos. Sin duda, esta gran ola migratoria ha afectado a la totalidad de los habitantes del continente europeo. Al existir una mayor libertad de movimientos y más oportunidades para trasladarse, la extensa población europea, desde la Península Ibérica hasta los Urales, del Cabo del Norte hasta Sicilia y el Egeo, ha participado en esta gran diáspora. No obstante, los británicos han desempeñado un papel especial en el tránsito de europeos hacia las tierras escasamente pobladas y distantes. Ciertamente, no fueron los iniciadores de la sorprendente era de las exploraciones, la colonización y la expansión, que comenzó aproximadamente en el año 1500. Dicha tarea fue llevada a cabo por España y Portugal. Sin embargo, si consideramos la totalidad de dicho período, pocos países han perdido tantos ciudadanos a causa de la emigración y han viajado a lugares tan diversos como lo hizo la población de Gran Bretaña.

Junto con los españoles, los holandeses y los suecos, los británicos fueron los primeros europeos que contribuyeron a poblar aquella región de Norteamérica que se convertiría posteriormente en los Estados Unidos. Los colonizadores británicos dieron inicio a una era en la cual

los europeos realizaron constantes movimientos de colonización. Esto tuvo lugar a comienzos del siglo XVII y, hasta casi cien años más tarde, los británicos sobrepasaron en número a otros pueblos en las colonias de Norteamérica. Aproximadamente 500.000 británicos —ingleses, en su mayoría— abandonaron sus hogares para dirigirse al Nuevo Mundo y más de la mitad partió durante el segundo tercio del siglo. Después de 1700, el aporte británico a este éxodo era numéricamente menos importante que el de otros pueblos tales como los alemanes o los escoceses-irlandeses; sin embargo, el tránsito de emigrantes británicos era constante y durante la Revolución de los Estados Unidos en 1776, los habitantes de origen británico seguían constituyendo aproximadamente la mitad de la población de la América Británica. Durante este siglo existieron otros grupos de británicos que buscaron nuevos hogares en Irlanda, el Caribe y Sudamérica. En efecto, el número de emigrantes que eligieron la ruta de las islas de las Indias Occidentales —Barbados, St. Kitts, Nevis y Antigua, así como la ex-colonia española de Jamaica— fue superior al de aquellos que se dirigieron a la plataforma continental de Norteamérica.

Los cien años que siguieron a 1815 fueron testigos de una emigración masiva. En ese período de tiempo, una cantidad prodigiosa de británicos partió en busca de nuevos destinos. El gran número de partidas hacia Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica demuestran que la magnitud de la emigración transatlántica era menor que en tiempos pasados, sin embargo, los Estados Unidos y Canadá acogieron aproximadamente a dos tercios de la totalidad de los emigrantes británicos. Entre 1820 y 1890, cinco millones de emigrantes británicos entraron en los Estados Unidos y posiblemente otros dos millones se establecieron en Canadá. Además, durante el siglo XIX, técnicos británicos contribuyeron significativamente al desarrollo económico de América Latina y, a pesar de que la mayor parte de los programas británicos de colonización en aquellas tierras fracasaron, los emigrantes galeses alcanzaron el éxito al colonizar Nuevo Gales en la Patagonia, así como algunas comunidades urbanas angloparlantes considerablemente grandes que florecieron en otras regiones de Argentina. Durante el período colonial, la mayor parte de emigrantes británicos viajaron al Nuevo Mundo en grupos organizados, bajo el auspicio de sociedades anónimas coloniales y propietarios individuales, o bien, en calidad de sirvientes contratados que adquirían billetes gratuitos para atravesar el Atlántico,

comprometiendo su fuerza de trabajo por un período preestablecido de años a los empleadores coloniales. La servidumbre contratada dejó de existir alrededor de 1800, sin embargo, la emigración organizada y asistida continuó a lo largo del siglo XIX hasta comienzos del siglo XX. Una serie de agencias y organizaciones tales como los sindicatos, ciertos terratenientes, autoridades legales al servicio de los pobres, sociedades migratorias o bien, filántropos particulares, motivados por un deseo de contrarrestar la miseria, fortalecer el Imperio Británico o simplemente, liberar al país del excedente de mano de obra, embarcaron sobre todo con destino al Canadá a miles de personas que, de otra manera, habrían permanecido en su tierra. Sin embargo, a diferencia del flujo migratorio británico hacia Australia que tuvo lugar durante la misma época —financiado y dirigido principalmente por el gobierno— una amplia mayoría de los emigrantes que eligieron Norteamérica en el siglo XIX asumieron personalmente el costo de sus propios traslados.

Si efectuamos un análisis acerca de las características de la emigración británica, resulta importante distinguirla de la emigración irlandesa. La entidad política conocida como Reino Unido no presenta una trayectoria migratoria colectiva de carácter uniforme, a pesar de que los informes oficiales y documentos históricos muy posteriores afirmen lo contrario. La emigración irlandesa se debió posiblemente a los mismos motivos básicos que la de Gran Bretaña, sin embargo, poseía dimensiones propias. La sociedad irlandesa presentaba una estructura diferente a la que distinguía a su isla hermana. Irlanda experimentó cambios históricos distintos a los ocurridos en Gran Bretaña y, además, no fue afectada por los factores de industrialización que transformaron a la sociedad británica. Por otra parte, hay que tener mucho cuidado en evitar las generalizaciones en lo que se refiere a los pormenores de la emigración británica, puesto que Inglaterra, Gales y Escocia se diferenciaban claramente entre sí y los factores locales específicos conferían rasgos distintivos al flujo migratorio de cada uno de estos pueblos. A pesar de que la emigración escocesa comenzó en una etapa posterior a la emigración británica, mantuvo un ritmo constante durante un período más prolongado y comprendió una proporción mayor de su población. Aunque sólo suponía una octava parte de la totalidad de la población británica, Escocia alcanzó aproximadamente una cuarta parte de la emigración global británica entre 1853 y 1930. Gales, por su parte, vio partir a una proporción mucho menor de sus habitantes que la

que emigró de Inglaterra o Escocia, y en 1880 se había convertido en un país cuyo índice de inmigrantes superaba al de emigrantes. Así pues, mientras ingleses, galeses y escoceses compartían muchas de sus experiencias en el Nuevo Mundo, su sistema de distribución, sus respectivos roles desempeñados en el panorama económico y su adaptación cultural presentan significativas diferencias entre sí.

I

INICIATIVA COMERCIAL Y EMIGRACIÓN: GRAN BRETAÑA Y LA COLONIZACIÓN DE NORTEAMÉRICA, 1587-1700

Primeras expediciones de colonizadores británicos

A pesar de que la colonización sistemática del Nuevo Mundo comenzó en 1493, poco después de que Colón descubriera América, Inglaterra, al igual que otras potencias marítimas del norte de Europa, se integró lentamente en dicho proceso. Esto permitió a España establecer un virtual monopolio colonial que durante mucho tiempo no pudo ser desafiado más que por la presencia de una colonia portuguesa en la costa del Brasil. En 1607, con la fundación inglesa de la primera colonia permanente en Jamestown, Virginia, el imperio español había cumplido más de un siglo en América y se extendía desde el sur de California hasta la cuenca del Caribe y desde México hasta el estrecho de Magallanes. Tras explorar sus vastos dominios y subyugar a la población nativa, España procedió a poblar la región. Actualmente no es posible determinar con exactitud el número de emigrantes que se dirigió hacia Nueva España, sin embargo, el cálculo más aproximado, que quizás resulta excesivamente elevado, arroja un total de 437.000 durante el primer siglo y medio de colonización, es decir, entre 1500 y 1650. A pesar de integrarse tardíamente a la empresa colonizadora y de contar con un índice de población inferior al de España —4 millones de habitantes en 1600, en comparación con los 7,5 millones de habitantes españoles— Inglaterra envió un mayor número de emigrantes, tanto en cantidades relativas como absolutas. En el transcurso de una generación —de 1630 a 1660—, aproximadamente 210.000 hombres y mujeres partieron de Gran Bretaña rumbo a las costas americanas, en su mayoría ingleses. En 1700, esta cifra ascendió aproximadamente a 400.000,

y durante la Revolución de los Estados Unidos en 1776, a 560.000 [1]. Más sorprendente aún que el contraste en lo que se refiere al volumen, es la proporción entre ambos sexos. A Nueva España llegaron diez hombres por cada mujer y en el Brasil portugués, esta proporción fue de cien a uno. En la América Británica, sin embargo, tras la preponderancia inicial de varones, en 1700 se estabilizó en una relación de tres a dos [2]. Esto obedece a que, mientras que un gran número de colonizadores españoles —tanto conquistadores como terratenientes, religiosos, artesanos o comerciantes— vislumbraban un próximo retorno a España, la mayor parte de los ingleses se dirigió al continente americano con el propósito de establecerse en aquellas tierras.

El interés de los ingleses en el Nuevo Mundo se remonta al año 1497, cuando John Cabot, enviado por Enrique VII, descubrió Terranova, Labrador y Nueva Escocia. Durante la mayor parte del siglo XVII, Inglaterra se encontraba muy debilitada y dividida por problemas de índole religiosa como para contrarrestar el dominio español en todo el Hemisferio Occidental. Sin embargo, durante la década de 1580, la monarquía Tudor había consolidado su autoridad y había alcanzado cierta estabilidad en el terreno religioso. Además, la derrota de la Armada Española en 1588 puso fin a la amenaza de invasión. Mientras tanto, los daños infligidos a la exportación inglesa de la lana —su principal producto de exportación tras el colapso sufrido por el mercado de valores de Amberes— indicaron la necesidad de establecer nuevas formas de comercio en ultramar. El surgimiento de sociedades anónimas tales como la Compañía de Moscovia (1555), la Compañía de Levante (1581), y la Compañía de Berbería (1585), respondía a la búsqueda de salidas comerciales. Otro tanto perseguían los ataques —cercanos a la piratería— dirigidos contra la navegación y el comercio españoles, capitaneados por viejos lobos de mar como los isabelinos Hawkins y Drake, quienes se encontraban respaldados en secreto por la Corona. Por otra parte y en un principio, el creciente interés de los ingleses por

[1] B. Bailyn, *Voyagers to the West: Emigration from Britain to America on the Eve of the American Revolution* (New York, 1986) pp. 24-26; H. A. Gemery, «Emigration from the British Isles to the New World, 1630-1700: Inferences from Colonial Populations», in P. Uselding, ed., *Research in Economic History: A Research Annual*, 5 (1980), p. 197.

[2] D. H. Fischer, *Albion's Seed: Four British Folkways in America* (New York and Oxford, 1989), pp. 26-27.

el Hemisferio Occidental surgió debido a consideraciones de carácter comercial, en este caso, por el deseo de encontrar un pasaje noroccidental que sirviese de vía de tránsito hacia el mercado asiático.

Además de los intereses de índole puramente comercial, la idea de la colonización se fue desarrollando poco a poco. En 1584, el geógrafo de Oxford Richard Hakluyt publicó un tratado de carácter promocional, *A Particular Discourse concerning Western Discoveries,* argumentando sus razones a favor de la colonización. Hakluyt afirmaba que la colonización servía a un sinnúmero de propósitos, puesto que constituía las bases desde las cuales era posible atacar al Imperio Español —permitiendo, a su vez, propagar el evangelio cristiano en las Indias— proporcionando a Inglaterra una cierta autosuficiencia en cuanto a sus productos coloniales, creando, a su vez, nuevos mercados para los productos ingleses y, finalmente, ofreciendo vivienda y tierras al superávit poblacional del país. Sus creencias respecto a una sobrepoblación de Inglaterra, aunque eran incorrectas, estaban ampliamente difundidas, en base a argumentos aparentemente convincentes. La población había aumentado en una tercera parte a lo largo de cincuenta años —de 3 millones en 1550, a 4 millones en 1600—, el desempleo rural había generado un alarmante incremento en el número de «robustos mendigos» (labradores emigrantes que recorrían el campo en busca de empleo), mientras que la revolución de los precios había disminuido el valor real de los salarios en un cincuenta por ciento. Para muchos contemporáneos, el único remedio a estos males de índole demográfica y económica consistía en la colonización y la emigración [3].

El tránsito espectacular de ingleses que tuvo lugar durante las primeras décadas del siglo XVII se dispersó por una amplia serie de territorios en el extranjero. Las colonias fortuitas establecidas en suelo norteamericano que constituyeron el núcleo de los posteriormente denominados Estados Unidos de América conformaron sólo una parte —e inicialmente la menos extensa— de una empresa mucho más ambiciosa. Durante el mismo período surgieron colonias en las Bermudas, las Indias Occidentales, Terranova, Nueva Escocia y en el continente

[3] D. B. Quinn, *England and the Discovery of America, 1481-1620* (London, 1974); A. L. Rowse, *The Expansion of Elizabethan England* (London, 1955); C. Bridenbaugh, *Vexed and Troubled Englishmen, 1599-1642* (Oxford, 1968).

sudamericano. Sin embargo, las primeras expediciones colonizadoras de éxito realizadas por los ingleses a gran escala no tuvieron lugar en el Nuevo Mundo, sino en Irlanda. Su propósito consistía en asegurar su dominio mediante un desplazamiento de los nativos irlandeses de sus propias tierras, sustituyéndolos por una población británica leal a la Corona. El primer intento de envergadura realizado en este sentido entre 1585 y 1598, se efectuó cuando miles de colonos, en su mayor parte familias provenientes del sudoeste de Inglaterra, se instalaron en la provincia de Munster. Al Ulster acudieron muchos más emigrantes a partir de 1608, estableciendo sus colonias con cierta regularidad hasta finales del siglo XVII. Aproximadamente, un total de 100.000 ingleses y escoceses —principalmente estos últimos— se instalaron en el Ulster gracias a la existencia de la relación que se establecía con los «encargados», a quienes les asignaban terrenos con la condición de que los colonizasen. La colonización de Irlanda, con el consiguiente desplazamiento de la población nativa debido a la introducción de emigrantes conducidos a aquellas tierras por medio de particulares o sociedades anónimas ávidas de beneficios, proporcionó a Inglaterra un modelo para colonizar las tierras americanas, lo cual se llevó a cabo en la misma época [4].

Los primeros intentos realizados por los ingleses con el propósito de colonizar el Nuevo Mundo constituyeron un fracaso total. Comenzaron en 1578, cuando la reina Isabel I otorgó al explorador Sir Humphrey Gilbert (1537-1583) una patente vagamente redactada, autorizando el establecimiento de colonias en América o en otros territorios aún sin descubrir. Cinco años después, Gilbert dirigió una expedición a Terranova, proclamó su soberanía sobre la isla y asumió la autoridad en calidad de gobernador entre los escasos pescadores que habitaban dicha región. A continuación navegó hacia el sur, intentando establecer una colonia en algún lugar de la costa de Nueva Inglaterra; sin embargo, la pérdida de su embarcación más importante le obligó a desistir de su empeño y emprendió el viaje de regreso, naufragando en una tormenta a la altura de las Azores. Inmediatamente des-

[4] M. Perceval-Maxwell, *The Scottish Migration to Ulster in the Reign of James I* (London, 1973); P. S. Robinson, *The Plantation of Ulster: British Settlement in an Irish Landscape* (Dublin, 1984).

pués de la muerte de Gilbert, su cargo fue asumido por su medio hermano Walter Raleigh (1554-1618), un soldado explorador y cortesano que había obtenido una patente similar para colonizar, por parte de la reina en 1584. Cuando la expedición de exploradores que Raleigh había enviado a la costa de la actualmente denominada Carolina del Norte le reportó informes muy positivos sobre la isla de Roanoke en Pamlico Sound, decidió fundar allí la nueva colonia de Virginia. En la primavera de 1585 envió una expedición colonizadora bajo el mando de Sir Richard Grenville y Sir Ralph Lane, sin embargo, aproximadamente cien colonizadores regresaron tras sólo algunos meses debido a la escasez de alimentos y al enfrentamiento con los indígenas. Haciendo caso omiso de estas dificultades, Raleigh envió nuevamente a 116 colonizadores a Roanoke, en 1587, bajo el mando de John White, quien había formado parte de la primera expedición. White se vio obligado a regresar a Inglaterra con el fin de obtener provisiones y su retorno a Virginia se retrasó debido a la presencia de la Armada Española. Finalmente, cuando llegó a Roanoke en 1590, no había ni rastro de los colonizadores. Entre ellos se encontraba Virginia Dare, la primera criatura nacida en América de padres ingleses. Continúa siendo un misterio lo ocurrido con la «Colonia Perdida» y se especula que los colonizadores probablemente murieron a causa de alguna enfermedad o bien, debido a un ataque indio. Estos desastres demostraron que los recursos de los particulares resultaban escasos para financiar la colonización en las tierras vírgenes americanas y, al mismo tiempo, pusieron de manifiesto la necesidad de mantener a los colonizadores abastecidos en su lucha contra las dificultades del entorno. Según las palabras de Sir Francis Bacon: «Poblar un país resulta análogo al hecho de plantar un bosque: es necesario saber que durante los primeros veinte años no habrá beneficios y que la recompensa vendrá al final» [5].

La colonización de Virginia y Maryland

Un ejemplo más claro acerca de la dura realidad que vivían los colonizadores resulta claramente manifiesto en el sufrimiento padecido

[5] W. F. Craven, *The Southern Colonies in the Seventeenth Century, 1607-1689* (Baton Rouge, 1949), ch. ii.

por aquellos que establecieron la primera colonia inglesa de carácter puramente permanente del Nuevo Mundo en Jamestown. La Compañía de Londres, bajo cuyos auspicios emigraron los pobladores de Jamestown, constituía uno de los grupos de comerciantes —la Compañía de Plymouth era la segunda— que habían recibido los estatutos firmados por Jaime I en 1606, confiriéndoles el derecho a colonizar tierras separadas pero que coincidiesen parcialmente en el continente americano, entre los paralelos 34 y 45. La primera colonia de la Compañía Plymouth establecida en la costa de Maine tuvo unos pocos meses de existencia. A la Compañía de Londres le correspondió la región situada más al sur, contando con una mejor financiación y unos líderes con mayor capacidad organizativa. Sin embargo, durante algunos años, los colonos de Virginia abandonaron a su suerte a aquellos que se asentaron en Maine.

En diciembre de 1606, la compañía envió tres pequeñas embarcaciones —la *Susan*, la *Constant* y la *Discovery*— con un total de 144 hombres a bordo, incluyendo a niños menores de edad. Atracaron en la Bahía de Chesapeake en abril de 1607, y en mayo, los 104 sobrevivientes de la tripulación fundaron una colonia en Jamestown junto al río James. Durante los dos años siguientes, se les unieron aproximadamente ochocientos nuevos colonos. Desde el comienzo, la colonia estaba en dificultades y apenas pudo sobrevivir. El lugar se caracterizaba por estar situado sobre un terreno pantanoso y, por si fuera poco, los habitantes estaban constantemente asolados por la fiebre. La mayor parte de los colonos iban en busca de aventuras y ansiaban encontrar la manera de enriquecerse rápidamente en lugar de hallar un sitio en donde echar raíces. No realizaron esfuerzo alguno para cultivar la tierra y entraban en constantes discusiones entre sí. El índice de mortalidad resultaba aterrador: durante el duro invierno de 1609 a 1610, el hambre y las enfermedades pusieron fin a la existencia de la gran mayoría de los 500 habitantes, de los cuales sobrevivieron sólo 60. La colonia, asolada por el infortunio, estuvo a punto de ser abandonada en el momento en que los promotores londinenses, reorganizados bajo el nombre de «Compañía de Virginia», enviaron un segundo contingente de 900 hombres, junto con un cargamento de provisiones. Bajo la severa disciplina de Sir Thomas Dale, quien asumió el mando en 1611, la colonia comenzó a desarrollar una agricultura competente. Esto fue estimulado gracias a la decisión adoptada por la compañía en 1614, me-

diante la cual se permitía a los colonos trabajar sus propias tierras, en lugar de obligarles a participar en la producción común. Cuatro años más tarde, un nuevo grupo de líderes de la compañía, dirigidos por Sir Edwin Sandys, ideó nuevos estímulos para atraer a futuros inversores y colonos. De esta manera, con el fin de impulsar la emigración hacia Virginia y otras colonias que se sumaron a uno de estos planes, se instrumentó un sistema jurídico, según el cual, cualquiera que trasladara a una persona a la colonia a sus expensas, incluyéndose a sí mismo, recibiría cincuenta acres de terreno. El segundo plan consistía en la creación de «plantaciones privadas» de enormes extensiones, trabajadas en régimen de cooperativa y de carácter semiautónomo, usualmente denominadas *hundreds* («cientos»). La compañía, al tiempo que incentivaba a los emigrantes a viajar por sus propios medios, comenzó a transportar grupos que hasta ese momento carecían de representación en Virginia. Uno de estos grupos estaba formado por 200 niños vagabundos, todos varones, abandonados en las calles de Londres, para cuyos gastos las autoridades de la ciudad recaudaron aproximadamente 500 libras en 1618-1619. Además, en un intento por unir a los emigrantes aún más a las colonias, mediante «los vínculos que suponen las esposas e hijos», la compañía decidió enviar en 1619 «doncellas jóvenes, agraciadas y bien educadas a Virginia, [...] deseosas de contraer matrimonio con los más honestos y esforzados plantadores que estén dispuestos a satisfacer el importe de sus pasajes». Así, fueron despachados dos contingentes de mujeres jóvenes en 1620 y 1621. La mayoría contrajo matrimonio en pocos meses. Adicionalmente, la colonia puso en práctica un sistema muy extendido más adelante en las demás colonias, que consistía en proporcionar pasajes gratuitos a sirvientes cuyo empleador en la colonia podía solicitar por un período determinado, mediante el pago de una suma global al importador —en este caso, a la Compañía [6].

En aquellos momentos, Virginia era considerada una colonia de carácter permanente, en lugar de un centro comercial, tal como inicialmente había sido concebida. Su futuro económico pareció asentarse mediante el cultivo del tabaco como principal valor de cambio. Sin duda, la reunión de la primera Asamblea de Virginia celebrada en la

[6] *Ibidem*, chs. iii. iv and v.

Three Rivers
Montreal
R. St. Lawrence
Lago Hurón
Ft. Frontenac
Ticonderoga
Lago Ontario
Ft. Stanwix
Albany
Ft. Niágara
Kingston
Detroit
Lago Erie
Presque Isle
Ft. Sandusky
Bethelehem
Reading
Trenton
Philadelphia
Barnegat
Lancaster
Absecum
Ft. Pitt
Baltimore
Ft. Cumberland
Annapolis
Georgetown
Lewes
Alexandria
OCÉANO
Fredericksburg
Richmond
Norfolk
Edenton
ATLÁNTICO
Wachovia
Hillsborough
Bath
Salisbury
Charlotte
New Bern
Beaufort
Ft. Prince George
Ninety-Six
Wilmington
Georgetown
Augusta
Dorchester
Charleston
St. Augustine
Prospect
Augusta
Saco
Portsmouth
Boston
Worcester
Eastham
Springfield
NANTUCKET
Hartford
Stonington
MARTHA'S VINEYARD
New Haven
Easthampton
Nueva York
EXPANSIÓN DE LOS ASENTAMIENTOS EN LAS COLONIAS INGLESAS. 1607 - 1760
ASENTAMIENTOS ANTES DE 1660
ASENTAMIENTOS ENTRE 1660-1700
ASENTAMIENTOS ENTRE 1700-1760

iglesia de Jamestown el 30 de julio de 1619, ocasionando la creación de un gobierno representativo, tuvo una mayor trascendencia y repercusión en los acontecimientos futuros. Sin embargo, en realidad, el porvenir de la colonia resultaba aún incierto. En 1620, su población no alcanzaba los mil habitantes, incluyendo a los veinte negros africanos importados en un buque de guerra holandés el año anterior —el primero de una larga serie de cargamentos de esta índole que arribaría a las colonias inglesas de América. En marzo de 1622, tuvo lugar una terrible desventura: los indios locales, desposeídos de sus tierras y temerosos de abusos posteriores, lanzaron un devastador ataque y asesinaron a 350 habitantes. Los blancos tomaron represalias con la misma ferocidad, abandonando incluso sus campos en su deseo de cobrar venganza, lo que ocasionó el consiguiente daño de las cosechas y la aparición de hambrunas. En 1624, el año en que la compañía se disolvió y Virginia se convirtió en una colonia real, la población seguía contando con 1.218 habitantes, 270 de los cuales eran mujeres. Pero en 1630, nuevos contingentes enviados desde Inglaterra contribuyeron a que la población ascendiera a 3.000 habitantes. En 1640, posteriores refuerzos aumentaron dicho número hasta alcanzar unos 10.000.

Ninguno de los aventureros que fundaron Virginia tenía ascendencia noble: el mito romántico que sostenía que la aristocracia de plantadores de Virginia del siglo XVIII descendía de los caballeros del siglo XVII, no tiene fundamento histórico alguno. En efecto, la mayor parte de los plantadores que llegó a la colonia por vez primera descendían de familias terratenientes o de comerciantes. Los móviles que les atrajeron a las costas de Virginia eran de carácter puramente económico. Según las declaraciones de uno de los primeros historiadores de Virginia, Robert Beverly, realizadas hace exactamente un siglo, «el propósito principal de todos aquellos que participaban en tal empresa, consistía en apoderarse de todos los tesoros de aquellas tierras, con el deseo de obtener rápidos beneficios, más que de constituir una colonia estable». Sin duda, los primeros colonos se caracterizaban por las preocupaciones de carácter religioso de la época y la expedición de Virginia perseguía estos mismos fines, es decir, salvar las almas de los indios. Sin embargo, resultaba claro que la religión tenía poco que ver con estos movimientos migratorios. Se dirigían a Virginia con la esperanza de encontrar oro, o bien, una variedad de productos exóticos fabricados por los indios y, sólo tras comprobar que estas expectativas care-

cían de fundamento, se conformaban con la idea de establecerse en Virginia de forma permanente. Sólo unos cuantos, aquellos que poseían los medios para adquirir grandes extensiones de tierra y contratar sirvientes que arasen sus tierras, se convirtieron en ricos terratenientes, pero la mayoría murió poco después de llegar a Virginia, o bien, regresó nuevamente a Inglaterra [7].

A primera vista, la religión había constituido un elemento de más importancia en la fundación de Maryland que en la de Virginia. El propietario de las tierras de Maryland, Cecilius Calavert, segundo Lord Baltimore, intentó que su extensa concesión de tierra al norte del Potomac no sólo se convirtiera en un señorío de carácter feudal, sino también en un refugio para sus correligionarios católicos. De la misma manera, en noviembre de 1633, dos embarcaciones, el *Ark* y el *Dove*, zarparon desde Cowes con destino a Chesapeake, transportando entre 200 y 300 pasajeros. La mayoría de los jefes de las expediciones eran católicos y, en este caso en concreto, dos jesuitas celebraron misa en altamar. Sin embargo, los colonos que llegaron a Maryland por vez primera eran, en su mayoría, protestantes, y éstos, en particular, no tenían motivaciones religiosas en su empresa colonizadora. La minoría católica, por su parte, no abandonaba las consideraciones de carácter económico, puesto que, tal como lo señaló una de las autoridades de la orden de los jesuitas, «mientras sembremos la semilla espiritual, cosecharemos bienes carnales en abundancia». Esta promesa se cumplió rápidamente. Al adoptar una economía basada en las plantaciones de tabaco, puesta en práctica por los colonos de Virginia, la colonia en Maryland escapó a las dificultades experimentadas por sus vecinos y pronto prosperó. Antes de 1640, su población ascendía a 2.000 habitantes y, gracias a una constante afluencia de inmigrantes, alcanzó veinte años más tarde una cifra que oscilaba entre los 8.000 y 12.000 pobladores. La oligarquía católica había monopolizado la mayor parte de los cargos oficiales en el poder, sin embargo los protestantes eran lo suficientemente numerosos como para dominar la Asamblea, convocada por primera vez en 1635. Lord Baltimore, con el fin de proteger a la minoría católica menguante de la hostilidad protestante, más

[7] C. M. Andrews, *The Colonial Period of American History*, vol. I, (New Haven, 1934).

que para establecer el principio general de tolerancia religiosa, asumió la entrada en vigor del Acta de Tolerancia de Maryland en 1649. Tal como había planeado, la colonia fue parcelada en señoríos de 1.000 a 3.000 acres de extensión, cuyos plantadores constituían simples arrendatarios. Pero éste y otros vestigios de feudalismo pronto desaparecieron. Asimismo, los propietarios fueron obligados a compartir la autoridad política con la asamblea electa [8].

La «Gran Emigración» de los puritanos

El interés de los ingleses por las regiones situadas al norte del continente norteamericano obedeció a los mismos motivos que los que propiciaron el establecimiento de las colonias de Chesapeake en Virginia y Maryland, y, evidentemente, el de las Indias Occidentales: el deseo de establecer lazos comerciales y adquirir riquezas, así como la apropiación de las tierras y una reconocida ambición por convertir a los indios al cristianismo. Esto motivó a la Compañía de Plymouth a enviar una expedición colonizadora a Sagahadoc, en las costas de Maine, en 1607. Pero la empresa fracasó y los 120 colonos regresaron a Inglaterra al año siguiente. Algunos años más tarde, se estableció la primera colonia de carácter permanente en Nueva Inglaterra. Dicho territorio fue bautizado por el capitán John Smith, tras sus viajes de exploración, en 1614-1615. Los pioneros constituían un reducido grupo de puritanos radicales —separatistas, según eran denominados— provenientes de Scrooby, Nottinghamshire, quienes en 1609 habían huido a Holanda, capitaneados por William Brewster y William Bradford, con el fin de escapar de las autoridades eclesiásticas inglesas. Tras una década en el exilio, sintieron la necesidad de establecer un refugio más seguro al otro lado del Atlántico, lo cual resultaba más apropiado para construir la sede de su propia iglesia, libre de la corrupción terrenal. Al carecer de los medios necesarios para financiar el viaje, los «Peregrinos» —como posteriormente fueron bautizados por sus descendientes— obtuvieron la ayuda financiera de un grupo de comerciantes londinenses y, en septiembre de 1620, zarparon desde Southampton en el *Mayflo-*

[8] Craven, *op. cit.*, ch. vi.

wer, navío de 180 toneladas. De los 101 pasajeros que constituía el total, la mayoría estaba formada por separatistas. Éstos habían conseguido la patente para atracar en Virginia, sin embargo, por accidente o bien por alguna clase de designio, arribaron a Cabo Cod, 960 kilómetros al norte de su destino inicial. Al llegar a Provincetown en noviembre, se dedicaron a explorar los territorios durante un mes y, tras encontrar el puerto de Plymouth, se establecieron allí, en una plantación de maíz abandonada por los indios. En un intento por regularizar su presencia en Nueva Inglaterra, en donde no contaban con derechos legales para permanecer, los Peregrinos redactaron, aún en altamar, el famoso *Pacto de Mayflower,* que comprometía a los firmantes a ceñirse a una «política de organismo civil». A pesar de no tratarse estrictamente de una constitución, el documento continuó siendo la base de dicho gobierno a lo largo de la historia de la colonia, hasta que finalizó su existencia como entidad separada en 1691. Mientras tanto, los Peregrinos, debilitados por la larga travesía, no estaban en condiciones óptimas para hacer frente a los «tiempos de penuria» que experimentaron durante el primer invierno. En la primavera de 1621, la mitad de los pasajeros del *Mayflower* habían muerto, incluyendo la casi totalidad de las mujeres. Sin embargo, tras muchos años de dificultades, los beneficios derivados del comercio de la piel, la pesca y la venta de madera, fueron suficientes como para asegurar el futuro de la colonia.

Dos siglos más tarde, los Peregrinos llegaron a ocupar un lugar privilegiado en la historia de Norteamérica, así como en su tradición popular. Esto se debió, principalmente, a la publicación, en 1856, de la *History of Plymouth Plantation,* obra clásica de William Bradford, iniciada en 1630 y finalizada en 1651, contribuyendo a la difusión de la lucha por la supervivencia de esta colonia, por encima de la de otras de mayor importancia. A pesar de que Plymouth había sobrevivido, el crecimiento de su población fue lento —en 1637, su población aún contaba con 549 habitantes y, en 1660, alcanzó la cifra de 1.360—, sin llegar a alcanzar jamás un grado de prosperidad importante. Por otra parte, pronto perdió el propósito utópico original que le caracterizó y permaneció aislada hasta que fue absorbida por la Bahía de Massachusetts en 1691.

La Bahía de Massachusetts constituía una fundación de mayor importancia que Plymouth. Los puritanos, sus fundadores en 1630, no sólo otorgaron una entidad especial a Nueva Inglaterra, sino que crea-

ron un pensamiento propio de carácter social, político y religioso, que posteriormente constituyó una parte integral de la cultura norteamericana. Las cifras alcanzadas en la «Gran Emigración» puritana sobrepasaron con mucho a todas las anteriores. En 1630, diecisiete embarcaciones que llevaban alrededor de mil emigrantes, zarparon rumbo a la Bahía de Massachusetts, bajo el mando de John Winthrop (1587/88-1649), un piadoso abogado y terrateniente del este de Inglaterra, quien se convirtió en gobernador de Massachusetts y en el fundador de una famosa dinastía. Durante los once años siguientes, llegaron aproximadamente unos veinte mil emigrantes. Éste constituyó el éxodo más importante de la historia de la colonización inglesa del siglo XVII. A pesar de que los emigrantes provenían virtualmente de casi todos los condados ingleses, un sesenta por ciento, aproximadamente, procedía del este de Inglaterra, especialmente de Suffolk, Essex y Norfolk. Otro bastión puritano, el West Country, envió a la casi totalidad de emigrantes restantes. Alrededor de dos tercios de la población total había vivido en pequeñas ciudades inglesas [9].

Las características sociales de los fundadores de la Bahía de Massachusetts eran marcadamente distintas de los de la mayoría de las colonias. Entre los emigrantes que se establecieron en Virginia, los hombres sobrepasaban a las mujeres en una proporción de cuatro a uno; en las colonias españolas, esta relación era de diez a uno. Pero aquellos que participaron en la Gran Emigración viajaron principalmente en grupos familiares y, por consiguiente, la proporción era de tres hombres por cada dos mujeres. Asimismo, la distribución por edades era inusual. Mientras que aquellos que fueron a Virginia y a otras colonias inglesas eran, por lo general, emigrantes cuya edad oscilaba entre los 16 y los 25 años, más de dos quintas partes de los emigrantes que se dirigieron a la Bahía de Massachusetts sobrepasaban los 25 años de edad y casi la mitad de ellos eran niños menores de 16 años. La gran mayoría de los colonos pertenecían a la clase media de la sociedad inglesa, con el predominio de pequeños terratenientes, agricultores, artesanos y comerciantes. También emigraron algunos miembros de las clases más bajas, sin embargo una cuarta parte de ellos lo hicieron en calidad de sirvientes. En términos generales, se trató de un gru-

[9] Fischer, *op. cit.* pp. 13-49.

po de emigrantes con un alto nivel de riquezas, educación y capacidades [10].

Los historiadores han discutido acaloradamente acerca de la importancia relativa de los factores de carácter religioso y económico que influyeron en el establecimiento de la colonia de la Bahía de Massachusetts. Durante los tres siglos posteriores a este suceso, la mayoría de los escritores han insistido en la importancia del factor religioso, argumentando que los puritanos habían abandonado Inglaterra con el fin de escapar de la persecución y establecer la libertad de conciencia. Ésta fue la visión que sostuvieron los propios líderes de la Gran Emigración. En 1649, John Winthrop declaró por escrito que, mientras los habitantes de otras plantaciones habían «llegado principalmente con el propósito de obtener beneficios», las personas a quienes había guiado hasta Nueva Inglaterra «llegaron con el fin de establecerse aquí, así como de difundir el evangelio y poblar el país». Esta interpretación fue rebatida, sin embargo, a principios del siglo XX, cuando los historiadores escépticos sugerían que aquello que había atraído a los emigrantes a Nueva Inglaterra no había sido la existencia de la persecución, sino una serie de presiones económicas, tales como el desempleo, la depresión sufrida por el comercio textil y la sucesión de malas cosechas. Si bien no se trata de establecer si estos deterministas económicos estaban en lo cierto, no cabe la menor duda que los historiadores anteriores habían sobreestimado el valor de la persecución. Ciertamente, los puritanos del siglo XVII fueron perturbados por las autoridades eclesiásticas, sin embargo, su tratamiento fue generoso en comparación con lo que éste había sido durante el reinado de los Tudor. Además, ellos no habían sido expulsados de Inglaterra, sino que partieron con la ayuda y el apoyo del gobierno. Aún resulta más incierto el propósito —por parte de los emigrantes— de lograr la tolerancia religiosa. Lo que éstos perseguían era la libertad de credo, sin embargo, al estar tan convencidos de que el suyo era el único que tenía validez, pretendían negar la misma libertad a aquellos que profesaban otras creencias. Sin embargo, la rectificación de la información al respecto no pretende desvirtuar el factor religioso

[10] T. H. Breen and S. Foster, «Moving to the New World: The Character of Early Massachusetts Migration», *WMQ*, 3rd. ser., XXX (1973), pp. 189-222; D. Cressy, *Coming Over: Migration and Communication between England and New England in the Seventeenth Century* (Cambridge, 1987).

como causa principal de la emigración. Para la mayoría de los colonos que dirigían las expediciones, éste constituía el motivo principal, pero incluso la masa de emigrantes comunes, incluyendo aquellos no-puritanos que habían experimentado trastornos de carácter socioeconómico, poseía una cosmología religiosa que imprimía su huella en cada una de sus ideas y sus actos. Los factores de carácter económico y social fueron determinantes, si bien el religioso parece haber constituido el detonante de este movimiento. El reverendo John White enumeró con perspicacia los motivos que impulsaron a hombres y mujeres a dirigirse a Nueva Inglaterra en *The Planters Plea,* publicada en 1630:

> La necesidad apremia a muchos, la novedad atrae a otros, el deseo de obtener ganancias en los tiempos venideros prevalece en los terceros, pero la mayor parte, la más sincera y celestial, persigue, ante todo, la difusión del Evangelio. En ello confío.

La colonización de las Bermudas y el Caribe

Mientras algunos ingleses luchaban por establecer sus colonias en el continente norteamericano, otros, de manera similar, se encontraban inmersos en un ámbito de pequeñas islas subtropicales en el oeste del Atlántico y el mar Caribe [11]. Las actividades relacionadas con la colonización de estas regiones constituían parte del mismo movimiento popular que dio lugar a la aparición de las colonias continentales. Las colonias inglesas en las Bermudas y el Caribe eran similares a las de Chesapeake y Nueva Inglaterra, puesto que se trataba de aventureros y compañías privadas y no gubernamentales y, por otro lado, estaban pobladas por emigrantes ingleses que tenían las mismas características sociales y viajaban casi siempre por las mismas razones. Asimismo, la cantidad de emigrantes era similar. Se estima que más de 30.000 emigrantes ingleses zarparon hacia las Bermudas y el Caribe entre 1611 y 1642, es decir, la mitad de los emigrantes que participaron en la «Gran

[11] A. P. Newton, *The Colonizing Activities of the English Puritans* (New Haven, 1914); C. Bridenbaugh, *No Peace Beyond the Line: The English in the Caribbean, 1624-1690* (New York, 1970); R. S. Dunn, *Sugar and Slaves: The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713* (Chapel Hill, N.C., 1972).

Emigración» hacia la Bahía de Massachusetts y una cantidad infinitamente mayor que la totalidad de personas que llegaron durante la misma época a Chesapeake.

La primera colonización insular realizada por los ingleses fueron las Bermudas, un grupo de islotes rodeados por bancos de coral aproximadamente a 910 kilómetros al este del cabo Hatteras, en lo que actualmente es Carolina del Norte. Estas islas fueron descubiertas, en 1515, por el navegante español Juan de Bermúdez —nombre que fue utilizado para designarlas— y permanecieron deshabitadas durante casi un siglo a partir de su descubrimiento. Su colonización comenzó en 1609, cuando el *Sea Venture*, con un grupo de colonos capitaneados por Sir George Somers, naufragó cerca de las costas de las Bermudas en 1611, suceso que inspiró las reflexiones de Shakespeare sobre las colonias en *The tempest* [12]. Las buenas nuevas que Sir George llevó de regreso a Inglaterra indujeron a algunos de los aventureros de Virginia a formar una sociedad anónima subsidiaria con el propósito de colonizar las Bermudas —o las Islas Somers—, como habrían de ser denominadas durante mucho tiempo. Además de un deseo de fortalecer la precaria posición de los ingleses en Virginia, la razón principal para colonizar las Bermudas consistía en producir vino, seda, azúcar y tabaco. A excepción del tabaco, las demás ambiciones jamás se cumplieron, pero antes de 1615, las Bermudas habían atraído a casi un total de seiscientos colonos. En vista de que éstos habían escapado a las penurias y los desastres padecidos por sus vecinos de Jamestown, la reciente fundación contó con una cantidad marcadamente superior de colonos, al menos hasta aproximadamente 1625. Los plantadores, predominantemente provenientes de la aristocracia inglesa y la alta burguesía, se establecieron en la isla, con una afluencia constante de arrendatarios y servidumbre. Antes de 1629, la población sobrepasó los 2.000 habitantes y, en 1639, había alcanzado más de 3.000. Al igual que en las colonias de Chesapeake, procedieron a importar esclavos negros en cantidades cada vez mayores, sin embargo, en 1700, la afluencia de inmigrantes blancos resultaba suficiente para superar en cantidad a los negros [13].

[12] Fischer, *op. cit.*, pp. 207-225.

[13] W. F. Craven, *Red, White and Black: The Seventeenth Century Virginia* (Charlottesville, VA., 1971); R. Menard, «Immigration to the Chesapeake Colonies in the Seventeenth Century: A Review Essay», *MHM.* 68 (1973), pp. 323-329.

INDIAS ORIENTALES
ESTADOS UNIDOS
FLORIDA
Golfo de México
GRAN BAHAMA
GRAN ABACO
Canal Freeport Providence del Noroeste
Canal Providence del Noreste
NUEVA PROVIDENCIA
Nassau
ELEUTHERA
CAT
ANDROS
Estrecho de Exuma
S. SALVADOR
Cayos de Florida
Estrecho de Florida
OCÉANO
ATLÁNTICO
La Habana
Santa Clara
CUBA
Canal Viejo de las Bahamas
Paso de las Is. Crooked
Paso de Mayaguana
MAYAGUANA
Paso de Caicos
Islas CAICOS y TURCOS (R.U.)
Is. de la JUVENTUD
Camagüey
GRAN INAGUA
Guantanamo
Islas GRAN CAIMAN (R.U.)
Georgetown
Santiago de Cuba
Canal del Viento
Is. de la GONÂVE
HAITI
REPÚBLICA DOMINICANA
Canal de la Mona
St. THOMAS (EE.UU.)
ANEGADA (R.U.)
ISLAS DE SOTAVENTO
Is. VIRGENES
Arecibo
S. Juan
Ponce
Mayagüez
PUERTO RICO
Charlotte Amalie
ANGUILLA (R.U.)
BARBUDA (R.U.)
St. CROIX (EE.UU.)
St. KITTS-NEVIS (R.U.)
St. John's
ANTIGUA (R.U.)
MONTSERRAT (R.U.)
Plymouth
GUADALUPE (Francia)
Pointe-à-Pitre
Basse-Terre
MARIA GALANTE (Francia)
Roseau
DOMINICA (R.U.)
St. Pierre
Fort de France
MARTINICA (Francia)
Castries
St. LUCÍA (R.U.)
S. VICENTE
Kingstown
BARBADOS
Bridgetown
GRANADINAS
GRANADA
St. George
ISLAS DE BARLOVENTO
PEQUEÑAS ANTILLAS
GRANDES ANTILLAS
JAMAICA
Kingston
Port-au-Prince
Santo Domingo
HONDURAS
NICARAGUA
COSTA RICA
MAR CARIBE
Golfo de Venezuela
ARUBA
CURAÇAO
BONAIRE
Willemstad
Is. La TORTUGA (Ven)
Is. MARGARITA (Ven)
Golfo de Paria
TRINIDAD Y TOBAGO
Pto. España
Boca de Serpiente
Lago de Maracaibo
COLOMBIA
VENEZUELA

Durante más de dos siglos, después de los viajes realizados por Colón, los únicos que se establecieron en las Indias Occidentales fueron los españoles, sin embargo, éstos concentraron sus esfuerzos en las Antillas Mayores: Cuba, la Española, Jamaica y Puerto Rico. Pero desde la segunda mitad del siglo XVI, los bucaneros ingleses habían efectuado ataques repentinos en el Caribe —a pesar de los derechos de exclusividad que España reclamaba en cuanto a su navegación—, así como el comercio ilícito con las colonias españolas desde la franja de islas que constituían las Antillas Menores, que España había dejado sin colonizar. Durante los primeros años del siglo XVII, estas incursiones adquirieron un carácter colonizador. Los colonizadores ingleses realizaron repetidos intentos para asegurar su paso por Guayana, situada entre las colonias españolas en suelo continental y las colonias portuguesas de Brasil. Pero todas estas expediciones —la expedición capitaneada por Charles Leigh en 1604-1606, la de Robert Harcourt en 1609-1618, la de Sir Walter Raleigh en 1617-1619 y la Compañía del Amazonas de Roger North en 1620— recibían muy poco apoyo por parte de la Corona por deferencia a España, y sus colonias sucumbieron a los ataques realizados por los indios, los españoles y los portugueses. La misma suerte experimentaron los subsiguientes esfuerzos efectuados por un grupo de puritanos prominentes capitaneados por los lores Saye, Sele, Warwick y Brooke, así como por John Pym, con el propósito de crear un refugio para sus correligionarios en el Caribe occidental. Las dos islas que eligieron, Providencia y Asociación, están situadas frente a la Costa de los Mosquitos, en el corazón de las colonias españolas y, en 1641, ambas habían sido atacadas después de que los españoles cayeran en la cuenta de la amenaza que constituían para sus cargamentos de oro.

Sólo cuando los ingleses dedicaron sus esfuerzos a la colonización de las pequeñas islas orientales del Caribe —suficientemente alejadas de los bastiones de los españoles— comenzó a asegurarse el éxito de dicha empresa. Esto sucedió de manera espectacular en la atractiva y fértil isla de Barbados, cuyos verdes campos y colinas recordaban a los colonizadores su tierra natal, razón por la cual fue bautizada con el nombre de «Pequeña Inglaterra». Barbados, la única colonia —independientemente de su territorio— que escapó a la ocupación española o francesa, se encontraba prácticamente deshabitada, cuando uno de los barcos de Sir William Courteen que había iniciado su retorno desde

Brasil, arribó a sus costas en 1624, proclamando la soberanía inglesa sobre la isla. Courteen, un comerciante londinense provisto de contactos en Holanda, pronto formó un sindicato y, en 1627, envió numerosos cargamentos de colonos. Desde sus inicios, la colonia prosperó y, en el transcurso de un año, había alcanzado una población de 1.850 habitantes, hombres en su mayoría. Durante los diez años siguientes, llegaron a la isla un gran número de plantadores y su servidumbre y, durante las décadas de 1640 y 1650, tras los períodos de cultivo de tabaco y algodón, se introdujo el cultivo a gran escala de la caña de azúcar, y la creciente demanda de mano de obra atrajo una cantidad aún mayor de servidumbre blanca y esclavos negros. Antes de 1660, Barbados contaba con una población de 40.000 habitantes —formada por negros y blancos en igual medida—, lo cual significaba que se había convertido en la colonia inglesa más populosa de América. Veinte años más tarde, contaba con la mayor riqueza; su economía estaba dominada por alrededor de doscientos magnates de la caña de azúcar, quienes habían obtenido las tierras de mejor calidad, y, a pesar de sus intentos por imitar las costumbres inglesas, habían desarrollado un estilo de vida opulento y ostentoso. Después de 1660, mientras el nivel de la importación de esclavos negros continuaba ascendiendo, la emigración desde Inglaterra virtualmente cesó. En la década de 1670, tuvo lugar un éxodo de Barbados a Carolina del Sur y a otras colonias. Los emigrantes incluyeron a muchos de los hijos más jóvenes de las familias de colonos, quienes iban en busca de mejores oportunidades que las que ofrecía aquella isla superpoblada [14].

En 1624, tres años antes del establecimiento de la colonia de Barbados, St. Christopher (llamada posteriormente St. Kitts), situada en las Islas de Sotavento, se había convertido en la primera colonia inglesa del Caribe, con la llegada de diecisiete ingleses capitaneados por el colonizador puritano Sir Thomas Warner. En el transcurso de una década, Warner había creado colonias similares en las islas vecinas de Nevis (1628), Antigua (1632) y Montserrat (1632), sin embargo, una expedición de características similares fracasó debido a la fuerte resistencia de

[14] Dunn, *op. cit.*, pp. 17, 26-20, chs. ii and iii, *passim;* J. P. Greene, «Changing Identity in the British Caribbean: Barbados as a Case Studyo, in N. Canny and A. Pagden, *Colonial Identity in the Atlantic World, 1500-1800* (Princeton, 1987), pp. 213-266.

los indios caribes. Las colonias de las Islas de Sotavento prosperaron más lentamente que Barbados. Su terreno montañoso constituyó un inconveniente en la preparación de la tierra para el cultivo y sus plantadores diferían de los pobladores de Barbados puesto que aquéllos contaban con menos medios. Por otra parte, habían sido atacados en repetidas ocasiones, padeciendo la ocupación de los franceses durante las guerras coloniales de finales del siglo XVII: así, por ejemplo, St. Christopher cambió de manos en siete ocasiones. De esta manera, hasta la década de 1670, tras seguir el ejemplo de Barbados al unirse a la cadena de producción de caña de azúcar y al constituirse en una sociedad colonial esclavista, su población creció de una manera relativamente lenta [15].

El comercio de los sirvientes contratados

El estallido de la Guerra Civil Inglesa supuso una detención de la emigración. Incluso, algunos colonos retornaron a la madre patria desde Nueva Inglaterra y Chesapeake. Sin embargo, los movimientos de personas hacia Occidente se reanudaron durante los períodos de la Commonwealth y el Protectorado (1649-1660), cuando la monarquía fue sustituida en Inglaterra por la república. No hubo ningún descenso en la emigración tras la Restauración de Carlos II en 1660 y, antes de 1670, cuando ésta disminuyó ligeramente, aproximadamente se habían trasladado 50.000 personas en el transcurso de veinte años, dirigiéndose en su mayor parte a Virginia, Maryland y las colonias del Caribe. Esta nueva ola de emigrantes —al menos en la década de 1650— estaba constituida por dos corrientes distintas, pertenecientes a un tiempo a los estratos más altos y los más bajos de la sociedad inglesa. Los primeros —una minoría— estaban representados por los hijos menores de las familias de terratenientes y de comerciantes, quienes habían luchado en nombre de Carlos I, o bien, le habían apoyado. No resulta posible afirmar que ellos hubiesen abandonado Inglaterra a raíz de la ejecución del rey, en vista de una ausencia de pruebas al respecto. Sin embargo, se sabe a ciencia cierta que una buena proporción de estos

[15] Dunn, *op. cit.*, pp. 17-20.

«caballeros afligidos» viajaron a Virginia estimulados por Sir William Berkeley, el gobernador realista de la colonia depuesto por Oliver Cromwell y posteriormente restituido por Carlos II en 1660. A su llegada a Virginia, Berkeley les colmó de favores y tierras. Algunos llevaban nombres tales como Carter, Washington o Culpeper, cuyos descendientes formaron parte de la élite que dominó las esferas sociopolíticas de Virginia durante el siglo XVIII. Sin embargo, un reciente intento por revivir la «leyenda de los caballeros» y demostrar que estos inmigrantes realistas habían fundado la mayor parte de lo que se conoció posteriormente como las «primeras familias de Virginia», no ha sido del todo probado [16]. El segundo grupo, más numeroso, provenía de un estrato mucho más humilde. De un total aproximado de 50.000 emigrantes ingleses que abandonaron sus tierras entre 1645 y 1670, probablemente tres cuartas partes estaban constituidas por servidumbre contratada, es decir, personas que recibían un pasaje gratuito a las colonias, mediante la firma de un acuerdo que era considerado como una suerte de contrato, para prestar sus servicios durante un número específico de años —por lo general, entre cuatro y siete—, siendo ofrecidos en venta públicamente en cuanto desembarcaban, de manera similar a lo que ocurría con los esclavos. El sistema de contratación, liderado por la Compañía de Virginia durante la primera década de colonización en Jamestown, fue adoptado rápidamente por los plantadores y comerciantes, quienes estaban faltos de mano de obra. Ésta fue su función a lo largo de todo el período colonial, sin embargo durante el siglo XXIII sirvió en mayor medida para trasladar mano de obra cualificada, en lugar de aquellos trabajadores no cualificados que caracterizaron la primera etapa. En términos generales, de la mitad a dos terceras partes de los que emigraron a las colonias inglesas en América desde Europa, antes de 1776, lo hicieron en calidad de servidumbre. Durante el siglo XVII, la gran mayoría de la servidumbre provenía de Inglaterra. A pesar de que habían sido trasladados a todas las colonias, existían relativamente pocos en Nueva Inglaterra y una extensa mayoría estaba concentrada en Chesapeake y el Caribe. Tras alcanzar la máxima afluencia en las décadas de 1650 y 1660, la servidumbre inglesa emigró en contingentes más pequeños. La caída fue aún más acuciante en Bar-

[16] Fischer, *op. cit.*, pp. 207, 236.

bados, teniendo en cuenta que se trataba prácticamente del único destino importante para la servidumbre durante la década de 1650, y que dejó de serlo en cuanto la isla hizo uso exclusivamente de la mano de obra de esclavos negros. En la década de 1680, Barbados había dejado virtualmente de importar servidumbre blanca. Jamaica continuó siendo un significativo importador de servidumbre hasta bien entrado el siglo XVIII, pero, al igual que Barbados, abandonó este comercio una vez que los esclavos negros constituyeron la mayor parte de la población. Asimismo, en las colonias establecidas en el continente norteamericano, las importaciones de sirvientes decayeron a medida que el número de esclavos africanos se incrementaba, sin embargo, éstas fueron realizadas a gran escala a lo largo del siglo XVIII. Durante todo el siglo, setenta y cinco años antes de la Revolución Norteamericana, Virginia y Maryland recibieron más de la mitad de la servidumbre que había emigrado hacia Norteamérica, mientras que Pensilvania acogió al resto [17].

La mayor parte de la servidumbre contratada era joven, con edades comprendidas entre los dieciséis y los veinticinco años, existiendo una preponderancia de hombres. Durante la década de 1630, los hombres sobrepasaban en cantidad a las mujeres en una proporción de seis a uno y, a pesar de una disminución en esta proporción, en 1700, esta relación era de dos y medio a uno. La mayor parte de la servidumbre partió hacia las colonias tanto de Londres como de Bristol y, a pesar de que resulta imposible asegurar que los puertos de partida constituyeron una indicación precisa del origen, resulta muy probable que la mayor parte de los trabajadores contratados proviniesen tanto de Londres como de otros condados, o bien, del oeste de Inglaterra, especialmente del valle de Severn. No resulta fácil determinar a ciencia cierta sus orígenes sociales, en vista de que sólo se realizaron registros de manera permanente sobre los sirvientes contratados e incluso, aquellos que sobrevivieron, se encuentran absolutamente incompletos. Los observadores contemporáneos, especialmente aquellos que se oponían a la emigración, fomentaron la imagen generalizada de que la mayor parte de la servidumbre provenía de las clases más bajas de la sociedad, in-

[17] A. E. Smith, *Colonists in Bondage: White Servitude and Convict Labor in America, 1607-1776* (Chapel Hill, N.C., 1947), pp. 3-25, 307-337; D. W. Galenson, *White servitude in Colonial America: An economic analysis* (Cambridge, 1981) chs. vi and vii.

cluyendo la existencia de criminales y vagabundos. Ésta continuó siendo la opinión imperante hasta hace poco. Así pues, Abbot Emerson Smith describió en sus escritos de 1947 a los sirvientes como «pillos, prostitutas, vagabundos, estafadores y gente del populacho de toda clase, extraídos de las alcantarillas y expulsados del país». Posteriormente, Mildred Campbell, habiendo analizado los registros de emigración de la servidumbre contratada procedente de Inglaterra durante el período de 1654-1679, concluyó que existía un predominio de la «clase media», tratándose especialmente de pequeños terratenientes, agricultores, artesanos y comerciantes. Aún más recientemente, David Galenson ha rebatido el análisis de Campbell, sugiriendo que la servidumbre provenía de todas las capas sociales y representaba una «sección cruzada» de la sociedad inglesa. Sin embargo, ni Campbell ni Galenson consideraron el hecho de que aproximadamente un 40 por ciento de los sirvientes registrados carecían de ocupación, hecho que podía obedecer a que éstos contaran con menos habilidades que aquellos que sí la tenían. Asimismo, los registros omitieron un considerable pero indeterminado número de sirvientes que emigraron sin poseer los mencionados contratos, necesarios para trabajar de acuerdo con la ley consuetudinaria del país, es decir, de acuerdo con lo especificado en los contratos laborales redactados en las cortes coloniales. Estos sirvientes sin contrato carecían también, con toda probabilidad, de cualificación alguna, por lo tanto, la visión actual al respecto consiste en que la servidumbre no estaba formada por «pillos, prostitutas y vagabundos», de acuerdo con el antiguo estereotipo, sino que, en la mayor parte de los casos, se trataba de personas pertenecientes a las capas sociales más bajas [18].

Resulta igualmente difícil de describir con precisión el tratamiento cotidiano y el destino último de la servidumbre contratada, en vista de que prácticamente ninguno de ellos dejó constancia de sus experien-

[18] Smith, *op. cit.*, p. 3; M. Campbell, «Social Origins of Some Early Americans», in James M. Smith, ed., *Seventeenth-Century America: Essays in Colonial History* (Chapel Hill, N.C., 1959), pp. 63-89; D. W. Galenson, «Middling People» or «Common Sort?: The Social Origins of Some Early Americans Reexamined», *WMQ*, 3rd ser., XXXV, n.º 3 (July, 1978), pp. 499-524; D. Souden, «Rogues, whores and vagabonds? Indentured servant emigrants to North America, and the case of seventeenth-century Bristol», *SH*, 3 (1978), pp. 23-41; R. R. Menard, «British Migration to the Chesapeake Colonies in the Seventeenth Century», in Lois Green CARR *et al.*, eds., *Colonial Chesapeake Society* (Chapel Hill, N.C., 1988), pp. 126-129.

cias. Sus contemporáneos frecuentemente les compararon con sus esclavos negros e incluso algunos sugirieron que los esclavos se encontraban en mejores condiciones. De esta manera, William Eddis observó en sus escritos de Maryland de 1771:

> Los negros, esclavos de por vida, constituyen una pérdida para su propietario cuando mueren durante su juventud; esto significa que casi siempre se encuentran en mejores circunstancias que las que caracterizan a la servidumbre blanca, con quienes el plantador se comporta de forma absolutamente severa. Su fuerza de trabajo es aprovechada hasta el agotamiento y, aunque existen numerosas excepciones a esta observación, en términos generales, viven mucho peor que en tiempos de la esclavitud egipcia [19].

Ciertamente, los sirvientes blancos y los esclavos negros guardaban una enorme similitud. Ambos grupos se encontraban frecuentemente mezclados cuando se efectuaban ventas o subastas y compartían la misma suerte de no percibir un salario durante el período de trabajo, reduciéndose su paga a la alimentación, el vestido y el techo. De la misma manera que los esclavos, la servidumbre blanca de las plantaciones coloniales en el continente norteamericano y en el Caribe fue empleada, principalmente, en los campos de cultivo, trabajando duramente largas horas, bajo la atenta vigilancia de los capataces. La estrecha familiaridad existente entre los sirvientes y los esclavos originó, en algunos casos, una mutua solidaridad. En muchas ocasiones, ambos grupos emprendieron fugas conjuntas y, en una de ellas, en la «Rebelión de Bacon», que tuvo lugar en Virginia en 1676, colaboraron mutuamente para realizar actos violentos. En todo caso, resultaba evidente que los sirvientes blancos nunca consideraron a los negros sus iguales. En algunas ocasiones se llegó a afirmar que el hecho de que los sirvientes escaparan frecuentemente, constata la idea sugerida por los informes judiciales, la cual afirma que los malos tratos constituían una práctica extendida. El hecho de que los anuncios en los periódicos que reclamaban la captura de fugitivos los describiese por lo general haciendo mención del detalle de que portaban collares de hierro alrede-

[19] W. Eddis, *Letters from America, ...Historical and Descriptive ...1769 to 1777* (London, 1792), p. 70.

dor de sus cuellos, puede remitirnos a la misma conclusión. Sin embargo, el número de sirvientes que escaparon era probablemente sólo una pequeña parte del total y, aquellos que lo hicieron, hacía poco que habían llegado a las colonias y, por lo tanto, prácticamente no habían experimentado malos tratos [20].

A pesar de las afirmaciones de William Eddis, existen informes sobre el hecho de que los sirvientes recibían comúnmente una mejor alimentación, una vestimenta de mejor calidad y mejores condiciones de alojamiento que los esclavos. Incluso, gozaban de una mejor protección de carácter legal. Mientras que los esclavos no poseían más derechos que los que garantizaba la ley, los sirvientes contratados ostentaban todos los derechos políticos y legales, a excepción de aquellos que les eran denegados específicamente en sus contratos o por la legislación. Adicionalmente, los sirvientes tenían acceso a las cortes y eran considerados competentes para servir de testigos en contra de sus amos. Como resultado de todo ello pudieron —y en algunas ocasiones hicieron uso de este derecho— obtener el amparo judicial, en caso de mala alimentación o vestimenta deficiente, o bien, si recibían excesivos castigos o si veían coartada su libertad para cumplir su jornada de trabajo. No obstante, las cortes tenían poderes limitados al respecto. En la práctica, los amos solían castigar a los sirvientes en la misma medida que lo hacían con los esclavos, mediante el uso del látigo, la tortura por quemaduras o prácticas de peores características, sin demostrar un excesivo temor frente a la intervención legal. Por ejemplo, el acaudalado plantador de Virginia William Byrd, miembro del consejo gubernamental, describió en su diario secreto sus frecuentes azotes con el látigo que propinaba a los sirvientes, así como la pérdida de la paciencia por parte de Lucy, su mujer, quien en una ocasión, procedió a quemarles mediante un hierro ardiente [21].

Sin embargo, a diferencia de los esclavos, cuya posición de servidumbre no sólo les caracterizaba durante toda su vida sino que era, a su vez, heredada por sus descendientes, los sirvientes estaban unidos a su trabajo por un período estrictamente delimitado. Al finalizar sus

[20] A. E. Smith, *op. cit.*, pp. 227ff, 252-270; R. B. Morris, *Government and Labor in Early America* (New York, 1946), *passim*.

[21] A. E. Smith, *op. cit.*, pp. 242-252; Fischer, *op. cit.*, p. 290.

contratos, la ley consuetudinaria o los estatutos les otorgaban determinados «derechos de libertad» que, por lo general, consistían en ropa, herramientas, semillas, armas y provisiones. No resulta suficientemente claro si la tierra también estaba incluida. En todo caso, existieron muy pocos ex-sirvientes que se convirtieran posteriormente en plantadores, especialmente en Barbados, en donde unas pocas familias acaudaladas se habían apropiado de inmediato de todas las tierras. En las colonias de Chesapeake, aquellos sirvientes que vivieron para terminar sus contratos —se ha estimado que aproximadamente un cuarenta por ciento de ellos murieron antes de expirar su contrato— tuvieron suerte, al menos durante las primeras décadas, caracterizadas por sus avances económicos. Muchos de éstos, si bien no llegaron a convertirse en plantadores, al menos alcanzaron el status de arrendatarios, agricultores en cooperativa, o bien, artesanos, aunque debería añadirse que la aguda escasez de mujeres había limitado las oportunidades de contraer matrimonio, reduciendo, de esta manera, la creación de familias independientes. Después de 1680, las perspectivas se desvanecieron a causa de la caída de los precios del tabaco y la transformación de los sirvientes en asalariados ocasionó que éstos acudieran a los pueblos o bien, regresaran a Europa. Muchos historiadores anteriores han destacado casos de sirvientes contratados que, posteriormente, alcanzaron la riqueza o la fama: la abuela de Benjamin Franklin, por ejemplo, así como William Buckland, el arquitecto de Gunston Hall, la morada de George Mason, autor de la Declaración de Derechos de Virginia de 1776. No obstante, estos casos constituyeron una excepción [22].

La colonización abreviada: Carolina y Pensilvania

La Restauración de Carlos II que tuvo lugar en 1660, dio inicio a la fase de colonización por parte de los ingleses. Durante los siguientes veinticinco años, se establecieron nuevas colonias a lo largo de la costa

[22] R. R. Menard, «From Servant to Freeholder: Status Mobility and Property Accumulation in Seventeenth-Century Maryland», *WMQ*, 3rd ser., XXX, n.° 1 (Jan. 1973), pp. 37-64; L. G. Carr and R. R. Menard, «Immigration and Opportunity: The Freedman in Early Colonial Maryland», in Thad W. Tate and D. L. Ammerman, eds., *The Chesapeake in the Seventeenth Century* (Chapel Hill, N.C., 1979), pp. 206-242.

atlántica del sur, así como en la región central del Atlántico, entre Nueva Inglaterra y Chesapeake. Sin embargo, sólo las tres colonias del valle de Delaware –Jersey del Este, Pensilvania y Delaware– atrajeron a un número sustancial de pobladores procedentes directamente desde Inglaterra. Carolina, el vasto territorio situado al sur de Virginia, asignado por Carlos II a ocho propietarios asociados, fue, en gran parte, poblado por emigrantes de otras colonias. La primera colonia permanente en la mitad norte de la concesión, que se convertiría posteriormente en la colonia de Carolina del Norte, surgió con la llegada de un grupo de habitantes procedentes de Virginia, quienes se trasladaron a Albemarle Sound en 1653, diez años antes de que fueran decretados los estatutos reales. El único contingente importante de pobladores ingleses que pudo establecerse en dicha región durante los años restantes del siglo XVII, fueron los cuáqueros, animados por su correligionario, John Archdale, el caballero de las tierras de Buckinghamshire, quien se convirtió en gobernador de Carolina en 1694. Más al sur, la mayor parte de los pioneros eran experimentados plantadores de las Barbados, algunos de ellos hombres de gran riqueza y una elevada posición social, como Sir John Colleton, un exiliado realista de la Guerra Civil, y otros, eran pequeños plantadores en busca de propiedades más extensas. Los emigrantes ingleses que viajaron durante la misma época que los procedentes de Barbados, en 1669, apenas sumaban un centenar y, durante las décadas siguientes, los refuerzos destinados a Carolina del Norte no provenían ya de Inglaterra, sino de Barbados, las Bermudas, Nueva York, Irlanda y Francia.

Igualmente escasa fue la afluencia de emigrantes hacia Nueva York –antigua Nueva Holanda–, cedida por Carlos II a su hermano Jaime, Duque de York (nombrado, posteriormente, Jaime II) durante la segunda guerra anglo-holandesa. En 1664, el ejército real consiguió la rendición de la débil colonia holandesa establecida allí, en la cual se habían infiltrado los habitantes de Nueva Inglaterra desde hacía mucho tiempo, algunos gozando del consentimiento de las autoridades holandesas y muchos de ellos, sin él. Después de la victoria inglesa, ni los terratenientes holandeses a quienes el rey había permitido conservar sus tierras ni sus ingleses predilectos a quienes había cedido extensos territorios, estaban preparados para vender sus tierras y, además, destacaban por los niveles de explotación a que sometían a sus arrendatarios. Por consiguiente, Nueva York atrajo a pocos colonizadores procedentes de

Inglaterra y otros lugares. Incluso en 1700, la población era aún de 20.000 habitantes. En el valle de Delaware sucedió lo contrario, convirtiéndose, durante las décadas de 1670 y 1680, en un escenario que fue testigo de la llegada de los cuáqueros, comparable en volumen a la emigración puritana a la Bahía de Massachusetts producida cincuenta años antes. Los cuáqueros, de forma individual —misioneros, principalmente— habían comenzado a aparecer en las colonias americanas en la década de 1650, poco después de que la Sociedad Religiosa de Amigos (correcta denominación de los cuáqueros) hubiera emergido como una de las muchas sectas no-ortodoxas que habían surgido a partir del puritanismo inglés del siglo XVII. Pero no había existido un intento de colonización organizada hasta 1675, cuando el primer cargamento de cuáqueros desembarcó en lo que posteriormente se convirtió en Jersey Occidental. A éstos les siguieron en 1681, otros 1400. Originalmente parte de las tierras de la Nueva Holanda, Jersey Occidental constituía la mitad occidental de la colonia de Nueva Jersey, que había sido otorgada por el Duque de York a sus amigos Lord Berkeley y Sir George Carteret, casi inmediatamente después de recibirlas por parte de la Corona. Después de que los propietarios dividiesen la concesión en 1676, Berkeley vendió su parte (Jersey Occidental) a dos cuáqueros londinenses, cuyas dificultades financieras pronto les obligaron a confiar sus terrenos a tres fideicomisarios, entre los cuales estaba William Penn. Tras la muerte de Carteret en 1681, sus herederos vendieron la provincia oriental (Jersey Oriental) a otro grupo de cuáqueros ingleses, terratenientes encabezados por William Penn. Sin embargo, en el término de un año o dos, Jersey Oriental había sido traspasado a un sindicato escocés que, tal como veremos en el capítulo dos, instaló allí la primera colonia escocesa en América.

Mientras tanto, Penn había iniciado el conocido experimento colonizador que constituyó su primer salto a la fama. Hijo de un almirante que había sido fiel súbdito de Carlos II, Penn se había convertido en cuáquero en 1667, pero había mantenido sus contactos con la corte. En 1681, en pago de una deuda al fallecido almirante, el rey cedió a Penn una gran extensión de tierra más allá de Delaware. Allí decidió establecer la nueva colonia de Pensilvania. En 1682, veintitrés embarcaciones con 2.000 cuáqueros, entre los cuales estaba Penn, partieron hacia la Bahía de Delaware. En vista de que Penn ya había asegurado un refugio para los cuáqueros en Jersey Occidental, no es po-

sible precisar la razón por la cual éste fue en busca de otro lugar en Pensilvania. Posiblemente deseaba liberarse de las restricciones que sus compañeros del sindicato de Jersey Occidental le podían haber impuesto en sus planes para ejercer un gobierno con base popular. Es muy probable que las consideraciones de carácter económico hubiesen supuesto una razón más poderosa. Mientras que el «sagrado experimento» de Penn era incuestionablemente idealista en sus inicios, al mismo tiempo perseguía beneficios económicos para Pensilvania, traducidos en ventas de tierras y en los pagos realizados por los propietarios a cambio de servicios. Por esta razón, vendió grandes territorios a los cuáqueros ingleses, galeses e irlandeses y promovió la emigración desde la Europa continental mediante la difusión de panfletos en diversos idiomas.

Antes de 1685, un total de 5.000 personas habían emigrado a la colonia de Penn y en los treinta años que siguieron, partieron otros 15.000 adicionales. Esto incluía un considerable número de cuáqueros irlandeses, galeses, holandeses y alemanes, pero se trataba, en su mayoría, de ingleses. Los emigrantes cuáqueros procedían de todos los rincones de Inglaterra, sin embargo, las cifras más elevadas correspondían al norte: los cinco condados contiguos de Cheshire, Lancashire, Yorkshire, Derbyshire y Nottinghamshire. En algunos de estos condados, como en Derbyshire, el éxodo fue tan elevado que la población cuáquera disminuyó vertiginosamente. Pero si los orígenes regionales de los emigrantes no están sometidos a discusión, sí existen distintos puntos de vista acerca de su posición social, así como del papel desempeñado por la persecución religiosa en su decisión final de emigrar. No obstante, resulta evidente que, además de Penn y sus acaudalados socios, muy pocos pertenecían a familias acomodadas. Tampoco resulta probable la existencia de muchos propietarios o terratenientes. Resulta más plausible que la mayoría en «condiciones humildes o moderadas» estaba formada principalmente por agricultores, artesanos, trabajadores y sirvientes, los grupos sociales que constituyeron el grueso de la población cuáquera. Afirmar que la persecución les impulsó a emigrar hacia América constituiría un juicio superficial. Para ser precisos, los cuáqueros continuaron siendo tratados de forma hostil y conducidos a prisión tras la Restauración, pero de una manera menos cruel y sistemática que antes. En todo caso, es posible que los motivos de los emigrantes tuvieran un componente primordialmente religioso. Al igual

que los puritanos de la Bahía de Massachusetts, de cuyas creencias y prácticas diferían rotundamente, los cuáqueros se trasladaron al Nuevo Mundo con el fin de poner en práctica cabalmente los valores esenciales de su fe [23].

Gales y sus colonias en América

Los cuáqueros galeses que se encontraban entre los fundadores de Pensilvania constituían el primer grupo numeroso procedente de Gales que apareció en las colonias americanas. Su primer intento de colonización fue realizado por William Vaughan (1575-1641), poeta y poderoso terrateniente de Llangyndeyrn, Carmarthenshire. En 1616, procedió a comprar tierras en Terranova a una «compañía de aventureros», incluyendo al Conde de Northampton y a Sir Francis Bacon, a quien el rey Jaime I había cedido tierra con el propósito de que las colonizase. En los dos años siguientes, Vaughan envió a sus expensas dos grupos de colonizadores, procedentes de Gales, a una colonia que denominó Cambriol. Situada en la costa sur de Terranova, frente a la Bahía de Trepassey, las aldeas de Cambriol recibieron los nombres de todos los condados del sur de Gales, exceptuando el de Radnor. Pero los planes de Vaughan para establecer una colonia agrícola y pesquera se redujeron a la nada, al igual que sucedió con otras colonias anteriores en Terranova. Pronto, el proyecto fue abandonado, en gran parte, debido a las duras condiciones climáticas y se cree que la mayoría de los colonizadores regresaron a su Gales natal [24].

A pesar de que ocasionalmente aparecen nombres galeses tanto en Virginia como en Maryland durante la primera mitad del siglo XVII, la primera emigración galesa importante no tuvo lugar hasta que la Restauración ocasionase la persecución de cuáqueros y baptistas, que en aquella época constituían los grupos disidentes predominantes en Gales. Entre los primeros que partieron estaba John Miles (1621-1683), un líder baptista de Swansea, quien emigró junto con algunos miembros

[23] E. B. Bronner, *William Penn's Holy Experiment: The Founding of Pennsylvania, 1681-1701* (New York, 1962); M. M. Dunn, *William Penn, Politics and Conscience* (New York, 1962); Fischer, *op. cit.*, pp. 421-451, 456-467.

[24] *DNB*, vol. LVIII, pp. 183-185; *DWB*, p. 996.

de su congregación hacia Massachusetts en 1663. La oposición sostenida por otras sectas de la colonia le impulsaron a trasladarse a una nueva colonia en Swansea, cerca de la actual Providence, Rhode Island, que había sido centro de la fe baptista en las colonias americanas desde que Roger Williams fundara la plantación de Providencia en 1636. Sin embargo, la afluencia de cuáqueros galeses a Pensilvania constituyó una empresa mucho mayor. En mayo de 1681, algunos de los líderes se reunieron con Penn y le compraron aproximadamente 40.000 acres de tierras coloniales, denominando esta transacción «Tratado Galés». Los líderes del proyecto deseaban, a toda costa, preservar su identidad nacional; Penn estuvo de acuerdo con la existencia de una colonia exclusivamente galesa y soberana, con sus propias cortes, en donde los procesos se llevaban a cabo en lengua galesa. No obstante, no existía ningún acuerdo escrito que estableciera este arreglo. El primer grupo de cuáqueros galeses llegó a Pensilvania en agosto de 1682, y fundó los pueblos de Merion, Haverford y Radnor, todos cercanos a Filadelfia. En muchas ocasiones se ha llegado a afirmar que la mayoría de los primeros colonizadores galeses procedían de familias pudientes, gozando muchos de ellos de una buena educación. Muchos lo fueron, sin duda, destacando el cirujano Thomas Wynne (1627-1692), quien se convirtió en un miembro de la Asamblea de Pensilvania; Thomas Lloyd de Dolobran, Montgomeryshire (1640-1694), quien fue presidente del consejo provincial en 1864 y actuó en representación de Penn hasta 1693, cuando el control de la colonia fue asumido por la Corona, y Rowland Ellis (1650-1731), de Bryn Mawr, cerca de Dolgellau, quien era, asimismo, miembro de la Asamblea de Pensilvania, y que tradujo al inglés la obra de Ellis Pugh *Annerch i'r Cymry (Un saludo a los británicos)*, el primer libro galés publicado en América (1721). Pero la gran mayoría de los emigrantes eran gente de medios modestos: carpinteros, tejedores y personas de oficios similares. Procedían, principalmente, de los condados de la frontera galesa de Merionetshire, Montgomeryshire y Radnorshire, en donde el cuaquerismo tenía un mayor arraigo [25].

[25] A. H. Dodd, *The Character of Early Welsh Emigration to the United States*, 2nd ed., (Cardiff, 1957), pp. 6-12; T. M. Rees, *A History of the Quakers in Wales and the Emigration to North America* (Carmarthen, 1925); Ch. H. Browning, *Welsh Settlement of Pennsylvania* (Philadelphia, 1912); J. A. Williams, «The Influence of the Welsh in the Making of Pennsylvania», *PH*, 10 (1943), p. 120; Fischer, *op. cit.*, p. 436 and n.

Tras la llegada de los cuáqueros a Pensilvania, aparecieron otros sectarios galeses: los baptistas arminianos de Radnorshire, quienes establecieron en 1686 la primera iglesia baptista de la colonia en Pennepek, en las afueras de Filadelfia y, por otra parte, los baptistas calvinistas del oeste de Gales, quienes participaron junto con sus compatriotas en el Tratado Galés en 1701, pero quienes, dos años más tarde, emigraron en dirección a la ribera del río Delaware, constituyendo posteriormente la colonia de Delaware.

Los anglicanos galeses también se vieron atraídos por Pensilvania tras escuchar informes favorables de los pioneros cuáqueros. Tras haber comprado ochocientos acres en el condado de Montgomery, un considerable grupo de anglicanos se estableció allí en 1698, principalmente en el municipio de Gwynedd. Dos años más tarde, un pastor anglicano galés, Evan Evans (1671-1721), se dirigió a Pensilvania con el fin de convertirse en el párroco de la iglesia cristiana en Filadelfia. Evans, el que fuera abuelo del inventor Oliver Evans (1755-1819), constructor de la primera máquina de vapor en América, contribuyó enormemente al fortalecimiento del episcopalismo en Pensilvania, al construir iglesias y divulgar su credo con vehemencia entre los cuáqueros galeses de la colonia.

Los deseos de mantener la identidad galesa mediante el aislamiento se esfumaron cuando la Región Galesa se desintegró en términos administrativos en 1689 y las tierras se destinaron a los emigrantes de otras nacionalidades en 1691, medidas que los cuáqueros galeses consideraron una traición cometida por Penn en relación a sus promesas originales.

Pero la separación cultural y lingüística fue posiblemente un ideal inalcanzable y, en cualquier caso, corrió la misma suerte que otras pequeñas agrupaciones no-inglesas como los hugonotes. Los galeses constituían una minoría, se encontraban divididos por la religión y muchos de ellos hablaban inglés fluidamente. Incluso en el municipio de Gwynedd, a pesar de que existía una mayoría galesa, los cuáqueros oficiaban desde el inicio en dos idiomas debido a que algunos emigrantes no sabían hablar galés. Posteriormente, el proceso de asimilación se desarrolló de forma acelerada gracias a un descenso de la emigración galesa —la cual continuó siendo insignificante durante la mayor parte del siglo XVIII—, así como por la constante emigración hacia el sur y el oes-

te de la Región Galesa, especialmente la que tuvo lugar después de 1720. De esta manera, se diluyó rápidamente la identidad galesa que caracterizaba la región y, a mediados del siglo XVIII, la lengua prácticamente había desaparecido [26].

[26] B. S. Schlenther, «The English is Swallowing Up Their Language»; Welsh Ethnic Ambivalence in Colonial Pennsylvania..., *PMHB*, 114 (April 1990), pp. 201-228.

II

EMIGRACIÓN BRITÁNICA: LIBRE Y CAUTIVA, 1700-1775

Mercantilismo y emigración

Hasta finales del siglo XVII, la política migratoria británica reflejó los principios de Hakluyt, que sostienen que uno de los propósitos de las colonias consistía en absorber el superávit poblacional del país. Pero más adelante, predominaron las tesis mercantilistas, que defendían las tesis contrarias, argumentando que las personas constituían, ciertamente, una especie de riqueza y que el denominado «superávit» era, en realidad, una reserva indispensable de mano de obra que debía ser mantenida en el interior de las fronteras sin dispersarla al otro lado del mar. A medida que esta postura se iba fortaleciendo, las autoridades procedieron a negar la autorización para emigrar con una frecuencia cada vez mayor. Nunca se prohibió del todo, pero a medida que el ritmo del proceso de industrialización se aceleraba, el gobierno intentaba retener a los ciudadanos más útiles dentro de sus fronteras. Se tomaron medidas con el propósito de controlar la deserción de marineros y pescadores ingleses en los puertos extranjeros; fueron asignados agentes en los distintos puertos con el fin de examinar los contratos de la servidumbre que partía hacia las colonias y, a partir de 1719, el Parlamento dictó una serie de leyes que prohibían a los artesanos y a los fabricantes abandonar los dominios del rey, para evitar que desempeñaran sus oficios en el exterior. Como resultado del freno impuesto por las instituciones oficiales, el número de emigrantes ingleses se redujo sustancialmente y, por otra parte, los comerciantes que se encargaban de reclutar colonizadores y servidumbre para las colonias, consideraron que resultaba más provechoso centrar

sus actividades en otros lugares, especialmente, el norte de Irlanda y el Palatinado Alemán [1].

Aun así, la emigración británica continuó de manera constante, aunque en número muy escaso, durante todo el siglo XVIII, a excepción del período de guerra. No es posible determinar con seguridad la cantidad exacta de personas que partieron hacia las colonias; sin embargo, en el período comprendido entre 1700 y 1763, un total de 90.000 emigrantes —principalmente sirvientes contratados y convictos trasladados— suponen una cantidad mínima razonable. Así pues, durante el período que se sitúa entre la Guerra de los Siete Años y el comienzo de la Revolución Americana, la emigración aumentó notoriamente. En un plazo de tan sólo doce años, aproximadamente 70.000 emigrantes abandonaron las costas británicas, 30.000 de los cuales eran ingleses y no menos de 40.000, escoceses. La mayoría de aquellos que emigraron durante el siglo XVIII se dirigieron a las colonias establecidas con anterioridad en el continente norteamericano y el Caribe [2]. Sin embargo, en un último gran esfuerzo colonizador, se establecieron otras dos colonias británicas: Georgia, en 1732, y Nueva Escocia, en 1749.

Las fundaciones durante el siglo XVIII: Georgia y Nueva Escocia

Pensilvania, la última colonia fundada durante el siglo XVII, proporcionó a Inglaterra una serie casi continua de colonias a lo largo de la costa atlántica de Norteamérica, desde la región francesa de Canadá hasta la colonia española de Florida. Georgia y Nueva Escocia ampliaron el mapa en ambos extremos. Las dos fueron creadas con el propósito de servir de muro de contención contra los rivales coloniales de Gran Bretaña, aunque la colonia de Georgia era, además, el resultado de un esfuerzo humanitario y cálculos mercantilistas. Su fundador fue el general James Oglethorpe, quien, en calidad de miembro del Parlamento que había presidido el comité sobre el estado de las prisiones

[1] A. E. Smith, *op. cit.*, pp. 6, 46; R. C. Simmons, *The American Colonies: From Settlement to Independence* (New York, 1976).

[2] Gemery, *loc. cit.*, p. 197; Bailyn, *op. cit.*, pp. 197, 25-26.

británicas de la Casa de los Comunes, estaba interesado en ayudar a las miles de personas que languidecían en las cárceles a causa de las deudas contraídas. Concibió un plan para crear un refugio en tierras americanas para estos hombres desafortunados y, en 1732, la compañía Bray Associates, una organización de índole filantrópica que había aprobado este plan, recibió un contingente con el fin de poner en práctica este plan en Georgia. Los administradores de la compañía confiaban en que, además de prestar ayuda a los deudores, la nueva colonia liberaría a Gran Bretaña de la necesidad de importar seda del extranjero y, a estos efectos, los primeros emigrantes se dedicaron a la plantación de un número específico de moreras para el cuidado de los gusanos de seda. Oglethorpe, quien había sido nombrado primer gobernador de esta colonia, acompañó al contingente inicial, formado por 114 emigrantes —entre los cuales sólo existía una minoría de deudores—, en el camino hacia Georgia en 1733. En la década siguiente, la emigración continuó, alcanzando aproximadamente un total de 2.500 personas, algunas de las cuales fueron financiadas por los administradores de la compañía Bray Associates, y otras, por el Parlamento, lo cual no tenía precedentes, puesto que se trataba de una generosa subvención realizada de manera directa. Existió un tercer grupo que sufragó sus propios gastos de viaje. A los emigrantes ingleses se le sumaron aquellos que provenían de otros lugares, resultando plausible el hecho de que personas con distintas nacionalidades, atraídas por las ventajas que ofrecía Georgia, sobrepasaran en cantidad a los ingleses. Entre ellas había luteranos alemanes que habían escapado de la persecución de Salzburgo, naturales de Moravia, escoceses de las Tierras Altas, suizos, piamonteses y judíos. Las primeras dos décadas se caracterizaron por un gran número de dificultades; los proyectos relacionados con la producción de la seda nunca se llevaron a cabo y los colonizadores se irritaron a causa de las restricciones que implicaban los propósitos utópicos de los fundadores de la compañía: la prohibición sobre la posesión de esclavos y ron, así como la limitación de la extensión de las propiedades, que no debían superar los 500 acres. Los administradores de la compañía, finalmente, dieron marcha atrás en todas estas medidas, abriendo paso al cultivo del arroz y el índigo a gran escala, sirviéndose, principalmente, de los esclavos. Aun así, el crecimiento de Georgia se desarrolló lentamente. Al constituirse en colonia real en

1751, su población apenas alcanzaba una cifra de 6.000 habitantes en 1760 [3].

Nueva Escocia fue el único caso en que el gobierno británico asumió la colonización en América, en lugar de las compañías o los particulares dedicados al transporte de emigrantes. Esta variante responde a consideraciones de carácter estratégico: Nueva Escocia había sido cedida a Inglaterra por el Tratado de Utrecht de 1713, sin embargo la autoridad que los británicos ejercían sobre la colonia era precaria. Los franceses poseían el territorio vecino de Cabo Bretón, en donde estaba situada la enorme fortaleza de Louisbourg. Aún albergaban deseos de recuperar Nueva Escocia y, además de disputarse las fronteras occidentales, habían animado a los pobladores, en su mayoría acadianos, a jurar lealtad a Francia.

Durante la guerra sostenida por el rey Jorge (1740-1748), un ejército constituido por las ocho colonias británicas en América atacó la fortaleza de Louisbourg con gran éxito, aunque cuando se estableció la paz, los británicos se vieron obligados a restituirla a los franceses. Sin embargo, en 1749, se realizaron esfuerzos tardíos con el propósito de fortalecer la posición británica en la desembocadura del río St. Lawrence. Un nuevo y enérgico presidente del ministerio de Comercio, el Conde de Halifax, ordenó la creación de una base naval en Nueva Escocia, así como la fundación de su capital provincial que fue bautizada con su nombre, y, por otra parte, estableció las bases para poblar la península. Los soldados y marineros británicos recientemente desmovilizados, comprometidos a establecerse en Nueva Escocia, habían recibido la oferta de un pasaje gratuito, tierra y provisiones, más 40.000 libras otorgadas por el Parlamento con el propósito de impulsar el proyecto. Durante el verano de 1749, aproximadamente 2.500 hombres, mujeres y niños desembarcaron en el puerto de Chebucto, en la costa oriental, dirigidos por el general Edward Cornwallis, quien fue nombrado gobernador de la nueva colonia. Inmediatamente después de establecerse, el general Cornwallis escribió a Londres para quejarse sobre la incapacidad de los pobladores.

[3] A. A. Ettinger, *James Edward Ogethorpe: Imperial Idealist* (Oxford, 1936); A. B. SAYE, «The Genesis of Georgia Reviewed», *GHQ*, 50 (1966), pp. 153ff; T. R. Reese, «Religious Factors in the Settlement of Georgia», *JRH*, 1 (1961), 206ff.

> La cantidad de hombres activos y trabajadores capaces de colaborar en el desarrollo de la nueva colonia es muy reducida: la colonia sólo cuenta con cien soldados, además, reuniendo a los comerciantes, los marineros y aquellos hombres deseosos de trabajar, no alcanzan a sumar doscientos. El resto de los pobladores son vagabundos miserables, desocupados e inútiles, que se aferraron a la oportunidad de recibir alimento durante un año sin necesidad de verse obligados a trabajar, o bien, soldados que sólo deseaban un pasaje para Nueva Inglaterra [4].

Estas afirmaciones irrecusables impulsaron al gobierno a abandonar su intento de reclutar pobladores británicos, recurriendo en su lugar a los protestantes «extranjeros». Entre 1749 y 1752, aproximadamente 2.700 protestantes suizos y alemanes fueron trasladados, a expensas del gobierno, hasta Nueva Escocia, estableciéndose en su propio municipio, en el condado de Lunenburg [5].

Cuando se restableció la emigración británica hacia esta colonia veinte años más tarde, su patrocinio no estuvo a cargo del gobierno sino de compañías agrarias que habían adquirido extensos terrenos, parte de los cuales constituían territorios confiscados a los acadianos, quienes habían sido despiadadamente deportados por los británicos en 1755. Uno de los más importantes contratistas fue Michael Francklin, teniente-gobernador de Nueva Escocia, así como John Witherspoon, el rector escocés de la Universidad de Nueva Jersey (Princeton). Mientras Witherspoon se ocupó —obteniendo ciertos logros, como veremos más adelante— de reclutar escoceses de las Tierras Altas, Francklin centró sus esfuerzos en el norte de Inglaterra, especialmente en las cordilleras del norte y el este de Yorkshire, una región agrícola caracterizada por alquileres elevados y precios en constante aumento y que constituía, además, un bastión metodista, cuya población era presa del fervor evangélico y, al mismo tiempo, mostraba signos de descontento. En respuesta a las propuestas de Francklin, 800 emigrantes de Yorkshire partieron hacia Nueva Escocia entre 1773 y 1776. Se trataba de familias en su mayoría metodistas, procedentes fundamentalmente de las

[4] W. Bell, *The «Foreign Protestants» and the Settlement of Nova Scotia* (Toronto, 1961), pp. 105ff, 344n

[5] *Ibidem*, p. 3.

zonas rurales. La mitad de éstos eran agricultores o pequeños terratenientes, más de la cuarta parte estaba constituida por artesanos que trabajaban principalmente en la industria de la lana y, finalmente, sólo la quinta parte estaba formada por jornaleros. Un número considerable de personas se establecieron en el «Feudo de Francklin», propiedad de 1.300 acres de extensión junto a la Cuenca de Cumberland, cerca del pueblo de Amherst, fundado recientemente [6].

El comercio con los presidiarios (1718-1775)

Mientras que los gobiernos británicos del siglo xviii eran contrarios a la existencia de una emigración indiscriminada, estaban dispuestos, por otra parte, a acelerar la partida de aquellas personas de quienes deseaban librarse. Además de los pobres y los vagabundos, eran incluidos los presos políticos y los prisioneros de guerra, por ejemplo, aquellos que fueron capturados tras las fallidas rebeliones de los jacobitas. Un total de 639 rebeldes, fundamentalmente escoceses, fueron trasladados tras los levantamientos de los jacobitas en 1715; otros 610 escoceses partieron tras la revuelta de 1745. En ambas ocasiones, la mayoría fue enviada a las colonias de Chesapeake y las Indias Occidentales, pero un gran número fue liberado de inmediato por sus simpatizantes en las colonias y pronto retornaron a Escocia [7].

Aún más numerosos fueron los criminales trasladados a las colonias, quienes, junto con los esclavos negros, constituyeron el grupo más numeroso de emigrantes que jamás haya atravesado el Atlántico de forma obligatoria. Dicho grupo representó un cuarenta por ciento de la emigración británica total durante el siglo xviii. La práctica que consistía en utilizar las colonias americanas como terreno de descarga para los criminales británicos comenzó a implementarse en Virginia en la primera década de su fundación. En 1615, Jaime I creó una comisión que autorizaba la asignación de indultos a los condenados bajo la condición de que se marcharan a los territorios de ultramar. Sin embargo, al parecer, sólo un puñado de convictos fue trasladado antes de la Res-

[6] Bailyn, *op. cit.*, pp. 372-379, 390-393.
[7] A. E. Smith, *op. cit.*, pp. 198, 201-203.

tauración, y aun después de este suceso, la práctica adquirió un carácter esporádico y su aplicación se limitó a los delincuentes que poseían indultos reales. La oposición de la colonia dio lugar a posteriores restricciones a esta medida. En 1670, la Asamblea de Virginia aprobó una ley que prohibía a partir de aquel momento la importación de «pájaros cautivos», Maryland siguió este ejemplo en 1676, y Jamaica, tras no admitir a los convictos de Port Royal, rechazó un contingente en 1696, argumentando que «las personas de mal carácter» no eran bienvenidas. En 1697, el ministerio de Comercio realizó una investigación, determinando que de todas las colonias británicas en América, sólo las islas de Sotavento estaban dispuestas a recibir convictos [8].

Todo esto se modificó en 1718, cuando el Parlamento, en contra de la opinión de la colonia, aprobó la Ley de Deportación. Se trataba de una medida que instrumentaba una pena legal que consistía en la deportación, constituyendo la base fundamental de la política de evacuación de convictos hasta que las colonias americanas adquirieron su independencia, aproximadamente sesenta años más tarde. Este preámbulo de estatuto sostenía que era un hecho probado que las penas existentes para los criminales eran ineficaces, mientras que, en la mayor parte de las colonias americanas existía una «gran demanda de sirvientes». Esta medida autorizó a las cortes a sentenciar a los culpables de diversos delitos comunes a ser deportados durante siete años. Posteriormente, las personas declaradas culpables, merecedoras de la pena de muerte y que, sin embargo, habían obtenido un indulto real, debían ser deportadas durante catorce años o bien, durante el resto de sus días. Al mismo tiempo, la maquinaria de deportación de convictos fue revisada detenidamente. En lugar de continuar aplicando el sistema arbitrario en vigor hasta entonces, mediante el cual las cortes consignaban los cargamentos de *transports* (N. de T.: denominación que recibían los deportados) a los comerciantes dedicados al negocio de la colonia, el Tesoro comenzó a ofrecer a los contratistas generosos subsidios por cada convicto que era trasladado a América. Este arreglo atrajo a los emprendedores comerciantes de Londres, Bristol y otras localidades, de manera que el contingente de convictos puesto a la venta en las colonias empezó a ser un negocio regular y lucrativo. Durante la siguiente

[8] *Ibidem*, pp. 92-106.

mitad del siglo, una serie de crímenes específicos fueron penados mediante la deportación y cientos de criminales fueron trasladados cada año. Se desconoce la cifra exacta, pero se especula que entre 1718 y 1775, al menos 36.000 convictos fueron deportados desde Inglaterra y Gales y otros 13.000 desde Irlanda. La cantidad de convictos procedentes de Escocia fue mucho menor, sólo alrededor de 700. La Ley de 1718 eximió a Escocia en particular y no fue sino hasta 1766 cuando el Parlamento extendió la pena de deportación a los países al norte de la frontera. No obstante, mucho antes, los magistrados irlandeses hicieron un uso limitado de la pena de deportación con el fin de liberar al país de criminales, principalmente a los delincuentes merecedores de la pena capital [9].

En distintos momentos durante el siglo XVIII, los convictos británicos fueron deportados a al menos dieciocho colonias diferentes, once en el continente, seis en el Caribe y las Bermudas. Sin embargo, la mayoría de las colonias acogieron sólo a una pequeña parte y la inmensa mayoría —posiblemente hasta un noventa por ciento— se concentraron tan sólo en dos colonias: Virginia y Maryland. En estos lugares, a pesar de la creciente dependencia de la mano de obra de esclavos, existía una fuerte demanda de mano de obra blanca a bajo coste. Pero si los plantadores, principalmente aquellos que contaban con «medios modestos», no se oponía a la importación de convictos, las autoridades de las colonias de Chesapeake —e incluso, en otros lugares— continuaron resistiéndose enérgicamente. No obstante, cuando los colonos intentaron disminuir esta afluencia mediante la aplicación de determinadas leyes, éstas eran desaprobadas de forma invariable en Inglaterra. Era común la creencia de que los convictos eran delincuentes comunes que habían recibido penas extremadamente duras, lo cual reflejaba la severidad del Código Penal de Inglaterra durante el siglo XVIII. Sin embargo, se ha demostrado en la actualidad que una buena parte de los convictos había cometido serios crímenes, incluyendo la violación, el asalto en las carreteras, el robo con allanamiento de morada y, especialmente, robos de gran envergadura. La mayor parte de los convictos eran varones jóvenes en estado de soltería y muchos de ellos habían participado en bandas organizadas.

[9] A. R. Ekirch, *Bound for America: The Transportation of British Convicts to the Colonies, 1718-1775* (Oxford, 1987).

Posiblemente, debido al hecho de ser conscientes de la seriedad de sus crímenes, razón por la cual éstos eran generalmente deportados, los colonizadores se encontraban más que dispuestos a culparles por el estado de ilegalidad que estaban extendiendo por todo el territorio americano. Benjamín Franklin simplemente expresó una opinión popular al escribir en la publicación *Pennsylvania Gazette* en 1751:

> Cada vez que contemplamos la prensa, conteniendo cada día más información sobre los más audaces robos, los más crueles crímenes y un infinito número de villanías perpetradas por los convictos deportados desde Europa, ¡qué terribles reflexiones deben generar estos acontecimientos!, ¡qué será de nuestro futuro! [10].

Hasta hace muy poco tiempo, los historiadores aceptaban estos argumentos a pie juntillas. Así pues, nos hemos referido al «hecho muy conocido» de que durante el siglo XVIII, «la mano de obra procedente de los convictos de Virginia y Maryland había sido responsable de la mayor parte de los crímenes cometidos». Sin embargo, un estudio reciente ha demostrado que los temores de la colonia se habían exagerado enormemente. Aunque los criminales deportados cometieron indudablemente ciertos delitos, los informes de la corte demuestran que en las colonias de Chesapeake, sólo unos cuantos habían sido perseguidos por delitos o mala conducta y que, incluso en las regiones que presentaban una alta concentración de sirvientes, la gran mayoría de los delitos fueron cometidos por los elementos supuestamente más respetables de la sociedad [11].

Los convictos deportados se dedicaron a una gran variedad de ocupaciones en las colonias. Aquellos que demostraban tener ciertas habilidades —o, en todo caso, afirmaban poseerlas— encontraron empleo tanto en las plantaciones como en los pueblos más prósperos. La mayor parte de estos artesanos cualificados estaba constituida por zapateros, tejedores, sastres, herreros, carpinteros y albañiles. Numerosos convictos trabajaron también en las herrerías y las minas de Chesapeake. Un convicto en Maryland, incluso desempeñó el trabajo de verdugo público, mientras que otro, en Virginia, sirvió de tutor del joven

[10] *Pennsylvania Gazette*, 11 April 1751.
[11] Ekirch, *op. cit.*, pp. 167-177.

George Washington. Pero dentro del ámbito de la economía predominantemente agrícola, la mayor parte de los convictos varones probablemente realizaron tareas agrarias en las plantaciones, mientras que las mujeres, en algunos casos, trabajaron en calidad de sirvientas y cocineras en las viviendas. Exceptuando el hecho de que los convictos generalmente estaban vinculados a su trabajo por un número determinado de años —y no indefinidamente— su suerte no era distinta a la de los esclavos africanos. Es más, los convictos se veían exentos de las terribles desventajas relacionadas con la piel oscura; sin embargo muchos colonizadores eran reacios a concederles un status más elevado que aquel que se aplicaba a los esclavos. Ciertamente, ambos grupos fueron señalados conjuntamente como fuente de corrupción y degradación [12].

No obstante, para aquellos convictos que contemplaban la posibilidad de escapar, las oportunidades para lograrlo eran infinitamente mayores que las de los esclavos, puesto que éstos podían confundirse con mayor facilidad entre la población libre. A pesar de los castigos que esperaban a los fugitivos capturados por segunda vez, que incluían azotes, la imposición de pesados collares de hierro y horas extraordinarias de trabajo por cada día de ausencia, un número considerable de convictos escapó antes de la expiración de su pena. A menudo, aparecían anuncios ofreciendo recompensas por su captura en los periódicos de Virginia, Maryland y Pensilvania, y se estima que aproximadamente un nueve por ciento de los criminales que llegaron a Maryland escaparon entre 1746 y 1775. Muchos pudieron hacerlo en el transcurso de unos pocos meses después de su llegada y, una vez libres, se dirigían a ciudades tales como Nueva York, Filadelfia y Baltimore, en donde resultaba más sencillo escapar a la detección, lo cual ofrecía la posibilidad de conseguir un pasaje de vuelta a su país de origen. En efecto, un gran número de criminales fugitivos, junto con otros que fueron capaces de comprar su libertad, consiguieron regresar a través del Atlántico y muy pocos de ellos fueron capturados [13].

En cuanto a la gran mayoría, que cumplió con la totalidad de su condena y permaneció en las colonias, en algunas ocasiones, sus contemporáneos afirmaban que habían tenido la oportunidad de lograr

[12] *Ibidem*, pp. 177-184.
[13] *Ibidem*, pp. 194ff; A. E. Smith, *op. cit.*, pp. 266-270.

avances económicos. Así pues, el viajero francés Michel Guillaume Jean de Crevecoeur, quien vivió en la zona rural de Nueva York entre 1765 y 1780, afirmaba en sus *Cartas de un granjero americano* que «muchos de los que fueron deportados en calidad de criminales, actualmente son ricos y permanecen ajenos a los deseos que les impulsaron a transgredir las leyes». Sin embargo, una investigación seria reduce considerablemente el número de dichos casos. Antes bien, incluso aquellas personas que experimentaron un modesto ascenso económico, resultaron casos raros y, en todo caso, la mayor parte de estos individuos se caracterizaban por haber desarrollado prósperos negocios, o bien contaban con recursos particulares procedentes de Inglaterra, o por último, cabe señalar el grupo de los que habían contraído matrimonios ventajosos. No obstante, para aquellos convictos puestos en libertad, el futuro era generalmente poco prometedor. Muchos jamás pudieron ejercer su derecho a la libertad e incluso aquellos que sí lo lograron, por lo general carecían del capital necesario para adquirir tierras. Además, la existencia de los esclavos restringió las oportunidades de empleo de los blancos en las plantaciones coloniales. En todo caso, para los convictos no resultaba fácil desterrar su incierto pasado e incluso, los que se habían convertido en prósperos comerciantes, podían perder su prestigio si se descubrían sus orígenes. Por esta razón, muchos convictos liberados emigraron a otras provincias o a la zona fronteriza, en donde podían gozar del anonimato, con la oportunidad de comenzar una nueva vida [14].

La ruptura de las hostilidades en 1775 interrumpió repentinamente las deportaciones, ocasionando un abarrotamiento de las cárceles británicas, así como un marcado incremento en el recurso de la pena capital. Esto no constituyó el final de este episodio, puesto que incluso, tras la firma del Tratado de París en 1783, en donde se reconoció la independencia de Norteamérica, el gobierno británico intentó, durante un breve período, reiniciar el comercio de presidiarios con sus antiguas colonias. La implicación del gobierno en estos asuntos cesó tras el fallido intento de 1784, en donde se pretendía introducir convictos ilegalmente en Maryland bajo la apariencia de sirvientes contratados; sin embargo, dos o tres contingentes de convictos británicos e

[14] Ekirch, *op. cit.*, 177ff.

irlandeses trasladados por comerciantes privados, desembarcaron, como es sabido, en las costas americanas en 1788. Al tener conocimiento de su llegada, el Congreso Continental recomendó a los estados que «aprobaran leyes pertinentes con el fin de evitar la deportación de malhechores desde países extranjeros en el territorio de los Estados Unidos», y al menos cinco estados procedieron a hacer esto de inmediato. Entonces, el gobierno británico encontró una salida alternativa para los convictos deportados. En 1786, creó una colonia penal en la Bahía de Botany, al este de Australia y, dos años más tarde, el primer grupo de criminales desembarcó en sus costas [15].

Escocia y el Nuevo Mundo: Jersey Oriental y el Darién

En vista de que casi todos los países de Europa Occidental habían establecido sus colonias en América, aproximadamente en 1620, resultaba natural que Escocia, que, a pesar de estar sometida a los designios de la Corona de Inglaterra desde 1603, aún constituía una nación independiente, deseara seguir el ejemplo. La historia colonial escocesa comienza con los fallidos intentos de dos propietarios particulares que habían establecido colonias en Nueva Escocia y Cabo Bretón, ambas destinadas a convertirse en un atractivo para posteriores grupos de emigrantes escoceses. La primera colonia fue fundada por Sir William Alexander (1567?-1640), nombrado posteriormente Conde de Stirling, quien era poeta, erudito y funcionario público. Además, fue preceptor de la familia de Jaime VI y Jaime I, de quien percibiera una concesión en América, a la que denominó *Nova Scotia*, la versión latina de Nueva Escocia. Entre 1622 y 1629, muchos grupos de colonizadores escoceses desembarcaron cerca de Port Royal (actualmente Annapolis Royal), frente a la Bahía de Fundy, en donde el explorador francés Samuel de Champlain había intentado sin éxito establecer una colonia en 1605. Pero cuando Carlos I firmó la paz con Luis XIII en 1630, tras una infructuosa guerra de tres años, Nueva Escocia fue devuelta a Francia y los colonizadores del rey Alejandro regresaron a Escocia. Fue incluso más corta la duración de la colonia escocesa de New Galloway,

[15] A. C. Smith, *op. cit.*, pp. 123-124.

en donde posteriormente estuvo situado Louisbourg, en la isla de Cabo Bretón. Ésta fue creada por Sir Robert Gordon de Lochinvar y a su muerte fue adoptada por Lord Ochiltree, quien envió un grupo de colonizadores en 1629, inmediatamente expulsado por los franceses [16].

El primer grupo considerable de escoceses que se estableció permanentemente en el Nuevo Mundo estuvo formado por los cientos de realistas escoceses capturados por Cromwell en las batallas de Dunbar (1650) y Worcester (1651). Éstos fueron enviados en su mayor parte a Nueva Inglaterra, en donde fueron entregados en calidad de sirvientes a los contratistas de Boston, Lynn y los pueblos vecinos. Después de que los levantamientos de covenantarios fueron sofocados en la batalla de Bothwell Brig en 1679, otros ochocientos prisioneros políticos escoceses fueron deportados a Virginia en calidad de sirvientes, algunos de los cuales habían perdido una oreja como parte de su pena. Otros doscientos covenantarios perdieron la vida en un naufragio a la altura de las Orcadas en su trayecto hacia Barbados, en donde debían trabajar como sirvientes. Otro contingente de prisioneros se embarcó tras la infructuosa revuelta de Argyle contra Jaime II en 1685, la mayor parte de los cuales fueron deportados a Jamaica, Nueva Jersey y Barbados [17].

Medio siglo más tarde del fracaso de la colonización escocesa en el golfo de St. Lawrance, los propietarios escoceses reanudaron sus intentos de establecerse en dos colonias recientemente fundadas: Carolina y Nueva Jersey Oriental. La mayoría de los promotores de la expedición de Carolina eran acaudalados comerciantes presbiterianos procedentes del sudoeste de Escocia, uno de cuyos propósitos consistía en crear un refugio para los covenantarios perseguidos. Tras concertar un arreglo con los propietarios de Carolina, a quienes el rey Carlos había cedido la región en 1663, éstos enviaron un contingente de 140 colonizadores desde Gourock, en julio de 1684, al mando de Lord Cardross. No obstante, su establecimiento en Stuart's Town atrajo inicialmente a pocas personas, especialmente después de que Jaime II demostrara una gran tolerancia religiosa para con los escoceses poco después de su accesión en 1685. España estaba muy interesada desde hacía

[16] G. P. Insh, *Scottish Colonial Schemes*, 1620-1686 (Glasgow, 1922), ch. ii; G. Donaldson, *The Scots Overseas* (London, 1966), pp. 33-35.

[17] A. E. Smith, *op. cit.*, pp. 152-159, 180-187; I. C. C. Graham, *Colonists from Scotland: Emigration to North America, 1707-1783* (Ithaca, N.Y., 1956), pp. 10-11.

mucho tiempo en aquella región y, cuando el pueblo de Stuart fue atacado por los españoles desde San Agustín en 1686, en represalia por una supuesta incitación de los escoceses a los indios para que atacasen una misión jesuita, los sobrevivientes huyeron a Charles Town y no se realizó ningún intento para restablecer la colonia de los covenantarios [18].

Los caballeros que proyectaron el establecimiento de la colonia de Jersey Oriental no provenían del sudoeste de Escocia, sino del nordeste, la región del país con mayor influencia inglesa y con un orden jerárquico más organizado. Siendo en su mayoría cuáqueros y anglicanos, los motivos religiosos desempeñaban un fuerte papel en ellos, aunque éste era menor que el deseo de recrear en América el tipo de sociedad a que estaban acostumbrados, es decir, un sistema dominado por extensas propiedades trabajadas por una clase subordinada de arrendatarios [19]. El líder de los colonizadores era el cuáquero terrateniente Robert Barclay de Urie (1648-1690), autor de *The Apology for the True Christian Divinity*, una exposición sobre la teología de los cuáqueros ampliamente difundida. Berkeley, que había sido conducido a prisión en numerosas ocasiones a causa de sus creencias, había sido persuadido a participar en el proyecto de Jersey Oriental, promovido por William Penn, quien —tal como se afirmaba en el capítulo I, dirigía el poderoso sindicato de los cuáqueros— había adquirido los terrenos de los herederos de uno de los propietarios originales. Tras lo acordado con Penn, Barclay reunió otros cuatro propietarios escoceses, todos ellos destacados terratenientes o comerciantes, que tenían lazos de parentesco con él: su hermano menor, David, dos primos, el conde de Perth y John Drummond, así como su tío Robert Gordon de Cluny. Finalmente, alrededor de cien escoceses invirtieron en la colonia y, a pesar de que estos emigrantes no constituían una mayoría entre los propietarios, fueron ellos quienes encabezaron el desarrollo de la colonia de Jersey Oriental. Los aproximadamente setecientos emigrantes enviados a la colonia entre 1683 y 1685 provenían fundamentalmente del nordeste de Escocia, sin embargo había representantes de todas las

[18] Insh, *op. cit.*, chs. v, vi; Donaldsons, *op. cit.*, p. 36.

[19] N. C. Landsman, *Scotland and its First American Colony, 1683-1765* (Princeton, 1985), pp. 99-130.

regiones del país. Aproximadamente la mitad de ellos eran cuáqueros o, en algunos casos habían sido reclutados por las Juntas de Amigos. Una cantidad similar emigró en calidad de sirvientes contratados y dos quintas partes de ellos viajaron en grupos de familias. En la desembocadura del río Raritan, establecieron la capital de la colonia, Perth Town (posteriormente denominada Perth Amboy), en honor al propietario principal, el conde de Perth.

El cese virtual de la emigración hacia Jersey Oriental después de 1688 fue una consecuencia de la Revolución Gloriosa. Los propietarios dominantes estaban estrechamente vinculados a Jaime II y tras su deposición, todos aquellos que no le habían acompañado en el exilio, como lo hizo el conde de Perth, o bien quienes no habían muerto, como era el caso de Barclay, estaban excesivamente preocupados por su seguridad personal como para centrar su atención en la colonización. Aun así, persistió la marca de los escoceses en la colonia, incluso bajo el impacto del entorno norteamericano y el proceso de colonización y ciertas características del plan de los propietarios desaparecieron rápidamente, especialmente el sueño de imitar en Jersey Oriental el orden social del nordeste de Escocia. Los que se convirtieron en propietarios residentes consiguieron mantener su dominio político y económico incluso después de entregar el gobierno colonial a la Corona en 1702, y tras la unión de Jersey Oriental con Jersey Occidental. Además, las indefinidas líneas divisorias entre los estamentos y la mejora del status social de todas las clases de colonizadores no tuvo como resultado la anglicanización, tal como sucedió con otros grupos étnicos, como es el caso de los hugonotes franceses. Por el contrario, los persistentes conflictos con sus vecinos ingleses, especialmente los relacionados con la recaudación de los *quitrents* (pagos realizados por los propietarios a cambio de servicios) y la validez de los títulos de propiedad de las tierras, aumentaron el sentido de identidad étnica de los escoceses y les motivaron para preservar su sistema tradicional de organización social. De esta manera, prefirieron el arrendamiento a la propiedad absoluta, así como la formación de colonias agrupadas y los métodos cooperativistas de cultivo. Sobre todo, las fricciones con los colonizadores ingleses contribuyeron a transformar la filiación religiosa de los escoceses. A finales del período de los propietarios, las diferencias con los cuáqueros ingleses sobre los conceptos de doctrina y disciplina produjeron el cisma de Keith y dieron lugar a que la mayoría

de los escoceses de Jersey Oriental renunciasen a la Sociedad de Amigos. Algunos, especialmente los miembros de las familias de los propietarios, se unieron a George Keith en su búsqueda episcopalianista; sin embargo, durante la siguiente mitad del siglo, la filiación religiosa se encaminó cada vez más hacia la comunión con el presbiterianismo. En vista de que esta nueva ola de inmigrantes incluía a muchos pequeños propietarios, el orden social de las colonias escocesas de Nueva Jersey comenzó a parecerse cada vez menos al modelo conservador de los propietarios originales [20].

A pesar del carácter marcadamente escocés de algunos sectores de Nueva Jersey, los escoceses nunca detentaron una posesión exclusiva de la colonia. La necesidad de la fundación de una colonia escocesa separada que no estuviese supeditada a los ingleses y, por tanto, se encontrase libre de las restricciones impuestas por la política inglesa, había tomado forma desde hacía mucho tiempo en Escocia. En la década de 1690, se realizó un último intento por fundarla. La aventura del Darién, que consistía en una expedición anglo-escocesa, generó una serie de expectativas comerciales [21]. Mientras que los comerciantes escoceses deseaban la existencia de una colonia en América que proporcionase nuevos mercados, los intereses comerciales de Londres dirigidos por William Paterson (1658-1719), el financiero que fundó el Banco de Inglaterra, pretendía obtener una base desde la cual poder desafiar los monopolios de las Compañías de África y de las Indias Orientales. En respuesta a la presión de estas dos fuentes tan distintas, el Parlamento escocés aprobó, en 1695, una ley que creaba la Compañía Escocesa de Comercio con el África y las Indias. La compañía tendría derechos comerciales exclusivos sobre las transacciones entre Escocia y América durante treinta y un años y el monopolio por tiempo indefinido sobre el comercio de Escocia con Asia y África. Asimismo, tendría derecho a fundar colonias en algunas regiones de Asia, África y América que estuviesen deshabitadas, o bien, que no estuviesen ocupadas por fuerzas europeas. Pero la Compañía de las Indias Orientales protestó ante la inglesa Casa de los Comunes y presentó tal cantidad de objeciones a la compañía por la concesión de Escocia, que los socios ingleses se

[20] *Ibidem*, pp. 137-138, 141-142, 150, 163-164, 166-167, 170-173, 175-178.
[21] G. P. Insh, *The Darien Scheme* (London, 1947).

retiraron. Esta acción causó una gran indignación en Escocia y en una significativa muestra de entusiasmo nacionalista, los escoceses reunieron suficiente capital como para compensar la pérdida de la contribución inglesa. Sin embargo, la decisión de continuar con el plan visionario de Paterson de crear una colonia en el istmo del Darién, 240 kilómetros al sur del actual Canal de Panamá, tuvo una mala dirección y sus resultados fueron desastrosos. Los dirigentes escoceses no contemplaron que, según las leyes internacionales, se trataba de un territorio que pertenecía incuestionablemente al imperio español. Adicionalmente, las expediciones que éstos enviaron al Darién, con un total de más de 2.500 colonizadores, estaban pobremente equipadas y tenían una pésima dirección.

La primera de estas expediciones, constituida por cinco embarcaciones, partió de Leith en julio de 1698. Al llegar al Golfo del Darién en octubre, los colonizadores construyeron el fuerte de St. Andrew y fundaron el municipio de Nuevo Edimburgo. Sin embargo, en menos de un año de escasez de abastecimientos y a causa de las fiebres, éstos se vieron obligados a abandonar la colonia. La segunda expedición, que partió de Clyde en septiembre de 1699, fue tan desventurada como la anterior. Las poderosas fuerzas españolas sitiaron el fuerte de St. Andrew, forzándoles a rendirse en marzo de 1700, tras lo cual, los colonizadores sobrevivientes evacuaron la colonia. Este terrible final, con la consecuente humillación, la fuerte pérdida de vidas humanas y de capitales, fueron consideradas por los escoceses responsabilidad de Guillermo III debido a su falta de apoyo a la expedición. En todo caso, les incitó a considerar la necesidad de unirse a Inglaterra.

Emigración desde las Tierras Altas escocesas

El Acta de la Unión de 1707 inició un nuevo capítulo en la historia de la emigración escocesa. Al dejar de verse excluidos de la participación en el comercio con las colonias americanas, los comerciantes escoceses, especialmente en Glasgow, aprovecharon la oportunidad para alcanzar una posición predominante en el comercio del tabaco de Chesapeake y una importante participación comercial en Nueva York, Filadelfia y Charleston. El gran aumento del número de embarcaciones que cruzaron el Atlántico desde los puertos escoceses hicieron de

América un lugar más accesible tanto para los emigrantes libres como para los contratados, al existir una constante afluencia de ambos grupos —en especial de los primeros— durante las décadas precedentes a la Revolución Norteamericana.

Sin embargo, no debe perderse de vista que durante el siglo XVIII, Escocia no constituía una sino dos entidades geográficas y sociales de carácter unitario. Las condiciones naturales habían dividido el país en dos regiones: las Tierras Altas y las Tierras Bajas y en el transcurso de aquel siglo, las diferencias entre ambas regiones se acentuaron. Mientras que los escoceses de las Tierras Bajas se desarrollaban en un entorno cada vez más próspero, bajo el impacto de la revolución industrial y agrícola, la otra mitad de la población que habitaba en Tierras Altas sufrió un estancamiento y constituyó una región atrasada cada vez más dependiente y depauperada. Ciertamente, las Tierras Altas fueron el lugar desde el cual la emigración escocesa fue más numerosa durante el siglo XVIII. Dos poderosos mitos han enturbiado durante mucho tiempo el entendimiento de la emigración desde las Tierras Altas. Uno de ellos afirma que ésta fue originada por las rebeliones jacobitas de 1715 y 1745. Así pues, tal como hemos citado con anterioridad, cientos de jacobitas fueron deportados a las colonias después de los alzamientos; sin embargo, éstos representaban una pequeña porción del total de emigrantes escoceses. En cualquier caso, los clanes que Bonnie Prince Charlie apoyó más enérgicamente en 1745, no fueron los procedentes de las Tierras Altas, que tuvieron niveles de emigración más altos. El segundo mito adjudica la causa de la emigración a las cañadas de las Tierras Altas, la expulsión forzosa de los arrendatarios por sus propietarios con el fin de crear espacio para el ganado ovino. Pero la emigración ya tenía lugar mucho antes de la introducción del ganado ovino, y las expulsiones masivas de arrendatarios no ocurrieron sino hasta los últimos años de las guerras napoleónicas. Durante el siglo precedente, por el contrario, los propietarios de las Tierras Altas intentaron retener a sus arrendatarios [22].

La causa fundamental de la emigración desde las Tierras Altas fue la pobreza. Esta región se caracteriza por sus suelos rocosos y estériles

[22] W. R. Brock, *Scotus Americanus: A Survey of the Sources for Links Between Scotland and America in the Eighteenth Century* (Edinburgh, 1982), pp. 68-70; Donaldson, *op. cit.*,

Escocia: Tierras Altas y Tierras Bajas.

y en aquella época, la subsistencia de sus habitantes dependía principalmente de las actividades pecuarias. Era incapaz, incluso durante los períodos normales, de sostener a la población en continuo aumento, la cual en 1750 alcanzaba un cuarto del total de la población de Escocia. Las sucesivas pérdidas de las cosechas y las pestes que afectaron al ganado sólo intensificaron la miseria prevaleciente. La urgencia de emigrar se había incrementado debido a la desintegración de la estructura social. Esto se había iniciado en los albores del siglo XVIII, sin embargo experimentó una fuerte aceleración gracias a la destrucción del sistema de clanes después del «Cuarenta y cinco». Hasta este momento, los jefes habían declarado el cumplimiento del servicio militar como condición para acceder al arrendamiento de tierras, sin embargo, tras las nuevas disposiciones que acompañaron la pacificación de las Tierras Altas, éstos se convirtieron en terratenientes, mientras que los arrendatarios pagaban una renta, en lugar de contribuir en los ejércitos de los clanes. Para los *tacksmen*, o arrendatarios superiores, la desaparición de su papel militar constituyó una sustancial pérdida de status a la cual muchos respondieron enviando a sus subarrendatarios al otro lado del Atlántico, con la esperanza de trasladar el sistema de clanes a las colonias. De esta manera, ellos otorgaron a la emigración de las Tierras Altas el carácter comunal que conservó durante mucho tiempo. Además, una vez que las relaciones sociales comenzaron a depender de los valores de carácter comercial, más que de los lazos feudales, los jefes, tal como lo recalcó Samuel Johnson durante su gira por las Tierras Altas en 1773, «estaban más interesados en mayores ingresos [...], con la esperanza de obtener mayores rentas, antes que en actos de pleitesía». Los acelerados incrementos resultantes en las rentas les situaron más allá de las posibilidades de los arrendatarios y fueron habitualmente citados en los primeros años de la década de 1770 como la razón principal de la emigración [23].

Entre 1730 y 1775, las comunidades de las Tierras Altas se establecieron en numerosas colonias a lo largo de la costa norte del Atlántico. Entre las primeras se encuentra la colonia fronteriza, fundada en 1735,

pp. 57-58; Graham, *op. cit.*, pp. 45, 61-52; J. M. Bumstead, *The People's Clearance, 1770-1815* (Oxford, 1982), p. 11.

[23] Brock, *op. cit.*, pp. 70ff; S. Johnson, *A Journey to the Western Islands of Scotland* (London, 1775), pp. 216-217.

en la ribera norte del río Altamaha en Georgia, por emigrantes procedentes de Invernessshire. Así pues, entre 1737 y 1739, en respuesta a una generosa oferta realizada por el gobernador de Nueva York, William Cosby, Lachlan Campbell de Islay condujo aproximadamente a quinientos pobladores de las Tierras Altas hacia la vecindad del lago George. Sin embargo, sus esperanzas de persuadirles para convertirse en arrendatarios de sus propiedades en América se vieron frustradas: los habitantes de las Tierras Altas rechazaron su oferta y se dispersaron por toda la provincia. Los esfuerzos de Sir William Johnson, el conocido superintendente para los asuntos de Indias en Nueva York, obtuvieron mejores resultados en el establecimiento de los escoceses de las Tierras Altas en el territorio de Kingsboro, en el valle de Mohawk. En 1773, Johnson solicitó el envío de aproximadamente 300 emigrantes, mayoritariamente católicos, procedentes de Glengarry, Glenmoriston y otras comarcas de Invernessshire. Muchas de estas personas, legitimistas incondicionales durante la Revolución Norteamericana, se marcharon con el propósito de encontrar nuevas tierras en el condado de Glengarry, Ontario, cuando los Estados Unidos se convirtieron en un país independiente. Poco antes, muchos de los que habían servido en las tropas de las Tierras Altas escocesas durante la guerra contra los franceses y la guerra contra los indios que tuvieron lugar en el período comprendido entre los años 1754 y 1763, permanecieron en las colonias, tras ser licenciados, con el fin de aprovechar las oportunidades de acceder a las concesiones de tierras en términos favorables en Nueva York y en Prince Edward Island (denominada posteriormente St. John Island) [24]. Pero la colonia favorita de los escoceses de las Tierras Altas era Carolina del Norte. Animados por el gobernador escocés en esta colonia, Gabriel Johnston, y tentados por los estímulos de carácter liberal, que incluían la exención de impuestos durante cien años, varios miles de emigrantes procedentes de Argyll, Sutherland, Rossshire, Caithness y la isla de Skye, se instalaron en la región de Cabo Fear, en donde pudieron preservar sus tradiciones hasta comienzos del siglo XIX. El cónsul británico en Charleston, Robert Bunch, informó en 1858 que los habitantes de la colonia de escoceses de las Tierras Altas de Fayetteville, Carolina del Norte, la cual había sido fundada a finales de la

[24] Donaldson, *op. cit.*, pp. 61-62.

década de 1720, continuaban hablando gaélico y que, por otra parte, existían «incluso una o dos iglesias [...] cuyas ceremonias eran oficiadas en dicha lengua». Sólo en un aspecto, añadió Bunch, los pobladores de las Tierras Altas se adaptaron a las costumbres de los sureños esclavistas: «Siempre que pueden, proceden a la compra de negros, quienes, al parecer, están ansiosos de poseer invariablemente» [25].

Tras el fin de la Guerra de los Siete Años, en 1763, la emigración desde las Tierras Altas comenzó a adquirir un carácter masivo, en donde varios miles de personas partieron en un período escasamente mayor a una década. Partieron vecindades enteras, algunas veces en barcos destinados a su traslado. El doctor Johnson fue simplemente uno de tantos observadores que se vieron atacados por la «epidemia migratoria». A pesar de los certeros intentos realizados por el gobierno destinados a detener el éxodo, un gran número de emigrantes partieron de los valles de Inverness, Sutherland, Moray, Ross y Argyll y un número mucho mayor de personas partieron de las islas occidentales: Skye, Lewis, Uist del norte y Uist del sur, Jura, Islay y Arran. Carolina del Norte continuó siendo la principal atracción, aunque muchos contingentes se dirigieron a Nueva York. Existió otro grupo de las Tierras Altas, cuya importancia no residió en el número de personas sino en el papel que desempeñaron al atraer posteriores generaciones de escoceses hacia las Provincias Marítimas de Canadá. Se trataba de los pasajeros de la nave *Hector*, que partieron desde Lochbroom hacia Nueva Escocia en julio de 1773. Éstos fueron reclutados en nombre de una compañía agraria en vías de extinción por el Dr. John Witherspoon (1723-1794), pastor presbiteriano de Paisley, quien emigró hacia América en 1768 con el fin de convertirse en el rector de la Universidad de Nueva Jersey (posteriormente denominada Universidad de Princeton). Tras un periplo de dos meses y medio, durante el cual la décima parte de los pasajeros muriera de disentería y viruela, los sobrevivientes del *Hector* se establecieron en Pictou, en la desolada costa norte de Nueva Escocia [26].

[25] D. Meyer, *The Highland Scots of North Carolina, 1732-1776* (Chapel Hill, N.C., 1957); *Abstract of the Reports on the Trade of Various Countries... for the Year 1858*, P.P. 1859, sess. 2, vol. XXX [2579], p. 607.

[26] D. Mackay, *Scotland Farewell: The People of the Hector* (Scarborough, Ont., 1980); A. Mackenzie, «First Highland Emigration to Nova Scotia: Arrival of the Ship "Hector"», *The Celtic Magazine*, VIII (1883), pp. 141-144.

El comienzo de la emigración desde las Tierras Bajas escocesas

A pesar de que la emigración desde las Tierras Bajas fue insignificante en comparación con la de las Tierras Altas, los escoceses de las Tierras Bajas desempeñaron un papel en la vida colonial sin precedentes, teniendo en cuenta el escaso número de emigrantes. Incluso antes del Acta de la Unión, algunos estudiaron distinguidas carreras en América. Así pues, James Blair (1655-1743), quien emigró a las colonias en calidad de misionero en 1685, fue nombrado comisario del obispo de Londres en Virginia cuatro años más tarde y, a continuación, se convirtió en fundador y rector de la Universidad de William y Mary, establecida en 1693. Un segundo ejemplo es el periodista John Campbell (1653-1728), administrador de correos de Boston, quien en 1704 inició la publicación del *Boston News-Letter*, el primer periódico que apareciera en la América británica. Después de 1707, un número cada vez mayor de escoceses de las Tierras Bajas se dirigió a las colonias, desempeñando cargos reales, tales como el de gobernador, funcionarios de aduana, inspectores forestales e incluso funcionarios menores de cualquier índole. Hubo más de treinta personas que ejercieron el cargo de gobernador o teniente-gobernador; algunos de los más conocidos fueron Gabriel Johnston, gobernador de Carolina del Norte en 1734-1752, Robert Hunter, gobernador de Nueva York y Nueva Jersey en 1709-1719 y, posteriormente de Jamaica, y Robert Dinwiddie, teniente-gobernador de Virginia en 1751-1757. Hunter se distingue por haber sido uno de los gobernadores más populares de la historia colonial de América. El largo mandato de Johnston, por otra parte, se caracterizó por las controversias generadas por los *quitrents*, que ocasionaron un estado de rebelión en la colonia. Dinwiddie se destacó por enviar tropas encabezadas por el coronel George Washington, con el fin de proteger la frontera de Ohio en 1754, hecho que jugó un papel fundamental en los acontecimientos que desencadenaron las guerras contra los franceses y los indios. El favoritismo que, al parecer, demostraron los gobernadores escoceses hacia sus compatriotas fue un factor importante dentro de la rivalidad política que se desarrolló en algunas colonias entre los emigrantes de origen inglés y escocés. A principios del siglo xviii, se desarrolló una facción política escocesa bien definida en torno a la figura de un gobernador escocés en colonias tales como Georgia, Ca-

rolina del Sur y Nueva Jersey, dando lugar a elecciones que, en algunos casos, estaban relacionadas con las procedencias nacionales [27].

Los éxitos obtenidos en Glasgow en la comercialización del tabaco en Chesapeake después de 1707 se debió, en gran medida, a los agresivos métodos de venta empleados por sus agentes. Centenares de éstos se establecieron en los pueblos costeros del sur de Norfolk, Virginia y Annapolis, Maryland, así como en Nueva York y Filadelfia. Al mismo tiempo, los habitantes de las Tierras Bajas estaban fuertemente representados en las localidades del interior de Fredericksburg y Dumfries, Virginia, en donde se destacaron por la venta al por mayor y al detalle, las actividades bancarias y el cambio de divisas. Durante el período de la Revolución, Virginia estaba en deuda con los comerciantes escoceses. Ezra Stiles, el clérigo y erudito de Nueva Inglaterra, tuvo un encuentro con un comerciante escocés en Connecticut en noviembre de 1777, quien le aseguró que «dos tercios de Virginia y Maryland estaban hipotecados, o bien comprometidos, con los comerciantes escoceses». Bien pudo tratarse de una exageración, pero el dominio comercial de los escoceses estaba fuera de toda duda. Esta característica, junto con su desarrollado sentido de clan, constituyó la razón principal de su impopularidad entre la población colonial [28].

A diferencia de los escoceses de las Tierras Altas, los procedentes de las Tierras Bajas habían emigrado, por lo general, de manera individual, en lugar de partir en grupos organizados. No obstante, existieron algunas excepciones. Por ejemplo, el propietario neoyorquino Philip Wharton Skene atrajo un contingente de las Tierras Bajas a su colonia de Skenesborough, cerca del lago George, poco después de 1763; diez años antes, el especulador de terrenos de Boston Samuel Waldo trasladó a setenta emigrantes desde Glasgow, Stirling y otras localidades de las Tierras Bajas hasta la Bahía de St. George, Maine, estableciendo colonias que recibieron el mismo nombre de Stirling. Una expedición de distintas características fue realizada por la Compañía Escocesa Americana de Agricultores, una sociedad migratoria, en 1773, formada por granjeros y artesanos de los poblados de las riberas del río Clyde. Sus representantes, tras haber realizado un extenso análisis so-

[27] Graham, *op. cit.*, pp. 141-149.
[28] *Ibidem*, pp. 110-127.

bre las tierras fronterizas disponibles en el territorio americano, desde Nueva York hasta Carolina del Norte, adquirieron de manos de un sindicato dirigido por el doctor Witherspoon parte de un municipio de un área de 20.000 acres, conocido como Ryegate, situado en la ribera occidental del río Connecticut en el actual estado de Vermont. Sin embargo, sólo un puñado de emigrantes de la compañía se establecieron en Ryegate antes de la revolución y la mayor parte de los colonizadores que habían llegado a Boston en abril de 1775 fueron detenidos por el general Gage, quien les ordenó que se unieran a las fuerzas británicas, o bien, se trasladaran a Canadá o a las Provincias Marítimas. Algunos se establecieron en Nueva Escocia, pero la mayoría regresó a Escocia [29].

Registros del éxodo británico, 1773-1776

La afluencia de escoceses a las colonias alcanzó su cenit en la década anterior a la Revolución Norteamericana. Se ha estimado que, aproximadamente, 40.000 escoceses atravesaron el Atlántico entre 1760 y 1775, es decir, alrededor de un 3 por ciento de la población de Escocia, que contaba alrededor de 1.250.000 habitantes. Los 30.000 emigrantes que partieron de Inglaterra durante el mismo período, alcanzando, sin embargo, nuevas cifras, sólo representaban un 0,5 por ciento de la población, que entonces sumaba 6 millones de habitantes. La repentina ola de expediciones sacudió al gobierno británico de su letargo. Durante aproximadamente tres cuartos de siglo había contemplado con relativa ecuanimidad las constantes emigraciones poco significativas de sirvientes y hombres libres a la colonia. Pero cuando a comienzos de la década de 1770, el movimiento había alcanzado proporciones sin precedentes, las autoridades, alarmadas, comenzaron a contemplar la posibilidad de establecer medidas restrictivas. El caso más importante tuvo lugar en Escocia, en donde existía una preocupación generalizada entre los terratenientes y los comerciantes por la «locura americana» que estaba causando estragos en el país, fenómeno adjudicado generalmente a las actividades de propaganda y reclutamiento de

[29] Bailyn, *op. cit.*, pp. 592, 604-632.

los gobiernos y propietarios coloniales. En un esfuerzo por controlar la emigración, el gobierno rechazó leyes aprobadas por las colonias del sur como Georgia y Carolina del Norte, que ofrecían incentivos a los emigrantes y, en 1773, un Consejo Privado ordenó la prohibición de las concesiones de tierras realizadas por los funcionarios coloniales, hasta la instrumentación de una nueva política. Persistieron las demandas de nuevas medidas, pero, en vista de que el gobierno no se decidía a prohibir, o bien restringir legalmente la emigración, procedió —tras las presiones del principal magistrado escocés, Thomas Miller— a distraer las protestas al ordenar a los funcionarios de aduanas en todos los puertos británicos a que realizaran registros de salida, los cuales servirían para revelar la «magnitud real de la emigración causante de dichas protestas y las zonas [...] [del] reino más afectadas por la misma» [30].

A pesar de no ser del todo completo en algunos aspectos, el consiguiente Registro de la Emigración constituye la lista más detallada y exhaustiva existente sobre la emigración británica durante el período colonial. De ella cabe colegir que entre diciembre de 1773 y marzo de 1776, un total de 9.868 individuos partieron de los puertos británicos con dirección a Occidente, de los cuales 9.364 eran emigrantes. De éstos, 5.196 procedían de Inglaterra, 3.872 de Escocia y 296 de otros países. Entre los ingleses, un 81 por ciento partió a las trece colonias del continente norteamericano que habían de convertirse posteriormente en los Estados Unidos de América; un 12 por ciento se instaló en Nueva Escocia y Canadá y el 7 por ciento restante se dirigió a las Indias Occidentales. Los destinos más atrayentes eran Maryland, con un total de 2.146 inmigrantes (41,5 por ciento), Pensilvania, con 819 (15,8 por ciento) y Virginia, con 707 (13,6 por ciento). La mitad de los emigrantes ingleses partieron desde Londres y los condados ingleses y casi una quinta parte salió desde Yorkshire. Cuatro de cada cinco eran hombres y la mayoría eran jóvenes entre 20 y 24 años de edad. Casi la mitad eran artesanos, mecánicos y obreros. Aproximadamente un setenta por ciento de los emigrantes ingleses estaban contratados. El registro revela que existieron dos cambios significativos en el carácter de la emigración desde Inglaterra a partir del siglo XVII. Uno de ellos con-

[30] *Ibidem*, pp. 49-62.

sistía en sus orígenes geográficos: Londres y el valle del Támesis, antes que East Anglia y West Country, eran ahora los lugares desde los cuales emigraba más gente. El segundo estaba relacionado con el número de emigrantes cualificados: esta cifra supera ampliamente las anteriores, debiéndose muy posiblemente al hecho de que dentro de las plantaciones coloniales, el trabajo no cualificado era realizado por los esclavos y, por otra parte, a la creciente demanda de artesanos especializados en aquellas colonias (Maryland, Pensilvania y Virginia), que atraían al grueso de inmigrantes ingleses. Las razones por las cuales todas estas personas emigraron no han sido esclarecidas por completo, en vista de que, en muchos casos, los funcionarios de aduanas anotaban en el registro respuestas poco claras o, simplemente, dejaban sin rellenar la columna encabezada con la inscripción «Razones para abandonar el país». Pero aquellos registros que presentaban una respuesta en dicha columna, indicaban en su mayoría que se trataba de personas que buscaban mejores oportunidades, en lugar de verse impulsadas por el deseo a escapar de las penurias económicas [31].

El Registro de Emigración confirmó, asimismo, que los escoceses se encontraban representados de manera desproporcionada en esta provincia, constituyendo un 40 por ciento del total. Los 3.872 emigrantes escoceses partieron de todas las regiones del país, exceptuando algunos de los condados del este; casi un 30 por ciento provenía de las Tierras Altas y de las islas y la mayor parte de los escoceses restantes partieron de Yorkshire, las Tierras Bajas del oeste y los territorios fronterizos. En comparación con los que partieron desde Inglaterra, existían menos artesanos y más obreros y campesinos, una cantidad mucho menor de sirvientes contratados (una quinta parte frente a más de dos tercios) y una cantidad mucho mayor de escoceses que de ingleses viajó en grupos familiares. Asimismo, existieron diferencias en los destinos que éstos escogían: mientras que los emigrantes ingleses se dirigían principalmente a Pensilvania, Maryland y Virginia, los escoceses partieron fundamentalmente a Nueva York y Carolina del Norte. Las trece colonias de la costa atlántica norteamericana que formaron los Estados Unidos fueron el objetivo principal de los emigrantes escoceses: menos del 5 por ciento se dirigieron a Canadá, incluyendo Nueva Escocia.

[31] *Ibidem*, chs. 4, 5.

Las respuestas registradas en los cuestionarios realizados por los funcionarios de aduanas —sobre todo las que hablaban de las razones para que se produjera la emigración—, demostraban que existía una conjunción de fuerzas de atracción y repulsión. La mayor parte de aquellos que procedían de los distritos agrícolas mencionaron entre sus razones para emigrar el incremento de los alquileres, las malas cosechas, la caída de los precios del ganado y las demandas arbitrarias por parte de los terratenientes; los artesanos de los distritos textiles del oeste de Escocia respondían que su partida se debía a las dificultades y a la falta de empleo. Pero aproximadamente dos de cada cinco declararon que no se trataba de huir de una situación insostenible, sino de ir en busca de mejores oportunidades. Casi todos coincidían en que el mayor incentivo para emigrar lo constituían los informes de sus amigos y parientes que habían viajado con anterioridad [32].

No existen noticias que indiquen que la información suministrada por el Registro de Emigración con respecto a la magnitud y el carácter del éxodo tuviese algún efecto sobre la política gubernamental. Sólo tras la declaración de Jorge III que afirmaba que las colonias americanas se encontraban en franca rebelión (22 de agosto de 1775), y que existían razones para creer que aquellos que emigraban desde Escocia podían asistir a los rebeldes de forma voluntaria o involuntaria, el subfiscal escocés de la Corona Henry Dudas decidió tomar cartas en el asunto —lo cual había sido demandado anteriormente por los propietarios escoceses— respondiendo asimismo a sus propios deseos. El 4 de septiembre de 1775, prohibió legalmente toda emigración desde Escocia. A pesar de que no se tomaron medidas semejantes en Inglaterra, ninguna embarcación que partió de puertos ingleses trasladó emigrantes hacia las colonias rebeldes desde la fecha de la prohibición escocesa hasta el final de la guerra americana.

[32] *Ibidem*, ch. 6.

III

NUEVOS INICIOS: 1775-1815

Guerra y trastornos

Las primeras décadas posteriores a la independencia de América supusieron, en comparación con la época inmediatamente anterior, un intervalo de calma en lo que respecta a la emigración a través del Atlántico. La causa de ello no era que los posibles emigrantes británicos rechazasen unir su suerte a la de la joven república americana, sino que, además del recrudecimiento de las leyes que regulaban la política migratoria, la libre afluencia de personas se vio impedida y, en algunos períodos, totalmente detenida, debido a la existencia de guerras constantes. Durante los ocho años en los cuales Gran Bretaña estuvo en guerra contra las colonias americanas en rebeldía (1775-1783), las embarcaciones que partieron hacia América desde los puertos británicos transportaron tropas en lugar de emigrantes. Así pues, durante la Revolución Francesa y las guerras napoleónicas, período conflictivo que se extiende, con breves interrupciones, entre 1793 y 1815, los viajes transatlánticos constituían un riesgo debido a los ataques de los corsarios franceses y la existencia de barcos de guerra británicos faltos de tripulación que iban en busca de posibles reclutas en las embarcaciones que transportaban emigrantes. Entre 1807 y 1812, el comercio entre el Reino Unido y los Estados Unidos se vio restringido debido a los esfuerzos realizados por los norteamericanos para obligar a los beligerantes europeos a respetar los derechos marítimos de los países neutrales. El comercio anglo-americano se paralizó casi por completo debido al embargo declarado por Jefferson entre los años 1807 y 1809, que prohibía a los barcos norteamericanos viajar al extranjero y poste-

riormente, por la política contraria a la importación practicada por América entre 1811 y 1812, lo que ocasionó que muchos barcos permanecieran anclados en los muelles. Finalmente, el estallido de la guerra de 1812, entre Gran Bretaña y los Estados Unidos supuso la suspensión total de los viajes y la comunicación transatlántica durante aproximadamente tres años.

Al no existir informes oficiales al respecto, sólo resulta posible efectuar un cálculo aproximado acerca del número de emigrantes británicos que se desplazaron durante este período. La emigración británica propiamente dicha —es decir, aquella que significó el traslado de contingentes de tamaño considerable a los Estados Unidos— comenzó en 1815, y a partir del año 1820 las autoridades norteamericanas comenzaron a requerir a los capitanes de los barcos que procedían de puertos extranjeros que presentaran listas de pasajeros a los funcionarios aduaneros. En lo que respecta a los territorios que aún constituían colonias británicas en América, hubo que esperar aproximadamente una década para que comenzaran a aplicar estas instrucciones. Las cifras estimadas en aquella época sitúan la inmigración a los Estados Unidos desde todos los países, en el período comprendido entre 1783 y 1815, en 250.000 personas aproximadamente; sin embargo se coincidía en afirmar que la mayor parte de ellas procedían del norte de Irlanda y Alemania. De esta manera, la participación británica parece no haber superado la cifra de 75.000 individuos. Los únicos datos fiables al respecto se encuentran consignados en el Registro de Enemigos Extranjeros, elaborado por las autoridades americanas durante la guerra de 1812 [1]. En él se registró la presencia en los Estados Unidos de unos 10.000 varones británicos, aunque las listas correspondientes a Connecticut y New Hampshire, así como las de enemigos extranjeros en Pensilvania, se han extraviado. Éstas no fueron las únicas causas de la inexactitud de los informes, en los cuales el censo no era del todo correcto. El registro incluía el total de inmigrantes británicos nacidos en Irlanda, que bien podrían constituir la mayor parte de las 10.000 personas contabilizadas; por otra parte, no fueron considerados ni las mujeres ni los niños, ni tampoco la cantidad nada despreciable de perso-

[1] H. Heaton, «The Industrial Immigrant in the United States, 1783-1812», *PAPS*, 95, n.º 5 (Oct. 1951), p. 1.

nas nacidas en suelo británico que habían adquirido la ciudadanía norteamericana. No obstante, por muy limitada que hubiese sido la emigración hacia los Estados Unidos, ésta era indudablemente mucho más numerosa que la dirigida hacia las colonias británicas de América. Las llegadas registradas en Quebec, entre 1790 y 1815, no superaron, al parecer, las 5.000, una cifra que no sólo incluye a los británicos, sino a los emigrantes irlandeses y los franceses realistas. Las Provincias Marítimas atrajeron a un número mayor de personas, fundamentalmente procedentes de las Tierras Altas escocesas, pero en total no debían sumar más de 20.000 personas [2].

El final de la servidumbre contratada

El rasgo más característico que define la emigración británica después de 1783 consiste en que se trataba casi por completo de pasajeros que asumían el pago de sus propios billetes. Justo antes del estallido de la Revolución Americana, la mayoría de las personas que abandonaron Gran Bretaña con destino a las colonias americanas habían sido sirvientes contratados —entre los emigrantes ingleses eran dos de cada tres—. Sin embargo, después de 1783, el comercio realizado en torno a los sirvientes declinó precipitadamente y en la década de 1790 se había paralizado casi por completo. Entre 1789 y 1791, los cónsules británicos en los Estados Unidos, en respuesta a las apremiantes peticiones de Londres debido a la magnitud de la emigración, tomaron en cuenta las características de este suceso. De esta manera, Phineas Bond, el cónsul de Filadelfia, al informar en 1789 que de los 26.364 inmigrantes que habían atracado en los puertos de Delaware desde 1783, sólo 1.893 eran alemanes y el resto, «escoceses e irlandeses, pero fundamentalmente irlandeses», añadiendo que «los pasajeros [...] eran principalmente aquellos que habían pagado su pasaje antes de embarcar» [3]. Esta conclusión se basa en el hecho de que, después de 1783, cesó la propaganda que ofrecía sirvientes contratados británicos e irlan-

[2] *C.O.* 42/233, A.C. Buchanan to Lord Aylmer, 7 May 1831; M. I. Adam, «The Causes of the Highland Emigrations, 1783-1803», *SHR*, XVII, n.º 66 (Jan. 1920), p. 74.

[3] *F.O.* 4/7, Bond to the Duke of Leeds, 10 Nov. 1789, enclosure n.º 43.

deses para la venta. Además, un editor de Filadelfia afirmó específicamente, en 1792, que los inmigrantes recién llegados de Gran Bretaña e Irlanda no eran sirvientes contratados, sino «familias respetables [que habían llegado] con la intención de establecer fábricas y pequeñas colonias en distintas ciudades más allá de la frontera y en las localidades del interior» [4].

La razón por la cual el comercio en torno a los sirvientes en las islas británicas llegó a su fin en esta coyuntura crítica, sigue siendo un misterio. Ciertamente, no se trataba del resultado de un descenso abrupto en la demanda americana de mano de obra contratada. A pesar de la preocupación humanitarista asociada a la Revolución, muy pocos americanos estuvieron dispuestos a cuestionar si la servidumbre contratada era compatible con los sentimientos de igualdad expresados en la Declaración de Independencia. Incluso, los dirigentes de la nación dieron por supuesta su continuada existencia. De esta manera, en 1792, el Presidente George Washington presentó a los comisionados del distrito de Columbia un plan detallado para la importación de mano de obra contratada desde Alemania, con el fin de contribuir a las tareas de construcción de la nueva capital junto al río Potomac. Y, en efecto, continuó la acogida de sirvientes contratados procedentes de Alemania por un espacio de cuarenta años, encontrando, sin apenas dificultad, interesados en efectuar dichas transacciones en 1819 [5].

Resulta posible afirmar que en Gran Bretaña los capitanes de los barcos se negaron a participar en el comercio surgido en torno a los sirvientes, en vista de que los viajeros que sufragaban sus propios pasajes constituían grupos suficientemente grandes como para permitirles prescindir de los sirvientes. Su traslado siempre había sido un negocio que generaba ciertos problemas, resultando precario. Aunque en algunas ocasiones era posible obtener beneficios considerables, siempre existía el riesgo de brotes de fiebre durante la travesía o bien, un desplome repentino del mercado laboral americano podía implicar graves pérdidas. Existía otra dificultad, que consistía en los posibles retrasos prolongados en los puertos británicos, antes de que los sirvientes pu-

[4] *General Advertiser* [Philadelphia], 10 August 1792.

[5] W. Miller, «The Effects of the American Revolution on Indentured Servitude», *PH*, VII, n.º 3 (July 1940), pp. 131-141; Ch. A. Herrick, *White Servitude in Pennsylvania* (Philadelphia, 1926), pp. 264-267.

diesen ser trasladados y, con cierta frecuencia, éstos se fugaban antes de que los compradores dieran con ellos. Sin embargo, una dificultad mucho mayor surgió a continuación: el recrudecimiento de las restricciones migratorias para los artesanos especializados —los sirvientes que gozaban de la mayor demanda en América— y que, hasta entonces, conformaban el mayor porcentaje de los que viajaban ligados por un contrato desde Gran Bretaña.

Los artesanos británicos y la industria americana

En un esfuerzo por preservar los secretos tecnológicos en los cuales se basaba la supremacía industrial de Gran Bretaña, el Parlamento había aprobado una serie de leyes que, a partir de 1719, prohibían a los artesanos y a los fabricantes abandonar los dominios del rey con el propósito de poner en práctica sus oficios, decretando graves penas para los que transgredían dichas leyes. Con la independencia de los Estados Unidos, las autoridades británicas empezaron a considerar a las antiguas colonias como un futuro competidor industrial y, en consecuencia, intensificaron sus esfuerzos para evitar la fuga de personal industrial cualificado. En 1783, fue aprobada una nueva medida que consideraba delito «contratar, atraer, persuadir, solicitar o seducir a cualquier empresario, trabajador o artesano» con el fin de que éstos emigrasen. Dos años más tarde, los trabajadores de la industria del hierro y el acero fueron incluidos en las listas negras y el ministerio de Comercio comenzó a coordinar los esfuerzos de distintos departamentos del gobierno para poner en marcha las leyes restrictivas [6].

Se consideraba absolutamente necesaria la aplicación de estas leyes, en vista de que los emisarios americanos, así como otros que provenían del continente europeo, intentaban reclutar mano de obra cualificada. Los agentes americanos habían comenzado a desplegar sus esfuerzos en este sentido incluso antes de la Revolución, pero en estos momentos, sus intentos comenzaron a multiplicarse. Los líderes del movimiento que tenía como meta establecer fábricas en América, como

[6] D. J. Jeremy, «Damming the Flood: British Government Efforts to Check the Outflow of Technicians and Machinery, 1780-1843», *BHR*, LI (Spring, 1977), pp. 1-34.

los economistas políticos Matthew Carey y Tench Coxe, consideraban que la supremacía tecnológica europea podía ser eliminada simplemente mediante la imitación [7]. Este punto de vista se vio reforzado por Alexander Hamilton, quien, en calidad de Secretario del Tesoro, recalcó en su *Report on Manufactures* de 1791, que se debían tomar medidas como parte de un exhaustivo plan de industrialización de la joven república para atraer hombres capacitados del exterior. En vista de que el Congreso no participó en la puesta en práctica de estas medidas, Hamilton actuó de manera independiente, mediante el envío de agentes a Escocia en 1791, con el propósito de reclutar armadores, tejedores y otros hombres cualificados para trabajar en una futura fábrica de algodón en Paterson, Nueva Jersey, proyecto impulsado por la Sociedad para el Establecimiento de Fábricas Útiles. Las actividades de reclutamiento de Hamilton produjeron pobres resultados, pero si confiamos en los informes del cónsul Bond, existieron otros agentes que obtuvieron mejores resultados en este empeño. De esta manera, en 1787, tras afirmar que dos inmigrantes británicos, Thomas Edensor, industrial algodonero de Manchester y Henry Royle, estampador de percal, habían sido trasladados a América desafiando las leyes, expresó su punto de vista, declarando que el engaño constituía la característica más desdeñable del «mal de la inmigración». Esto último despojó a Gran Bretaña de «un gran número de habitantes útiles y trabajadores», dejando beneficios en América «que, según la justicia y una buena política, debían permanecer en su tierra de origen» [8]. El cónsul Bond probablemente se equivocaba al creer que la captación de personas para que se encaminaran a tierras americanas era la causa principal de la emigración británica de personas cualificadas. Ciertamente, muchos artesanos se vieron tentados por específicas ofertas de empleo, sin embargo la mayoría de los emigrantes no requirieron de estímulos sino que bastaba con el interés de aprovechar las oportunidades que América les ofrecía.

Bond no solamente centró la atención del gobierno en el problema migratorio, sino que presentó una solución al problema. Él creía firmemente que la manera más efectiva de restañar el flujo migratorio

[7] Heaton, *loc. cit.*, p. 522.
[8] *F.O.* 4/5, Bond to Lord Carmarthen, 20 November 1787.

consistía en una regulación más estricta por parte del Parlamento, de los barcos que trasladaban emigrantes y que limitase, especialmente, su número de pasajeros. Él señaló en un informe realizado en 1788 para Lord Carmarthen, Secretario de Estado, que:

> dicha regulación evitaría una restricción directa sobre todos aquellos que tuviesen el deseo de emigrar, pero constituiría una solución efectiva al problema debido a la eliminación de los medios necesarios para hacerlo, bajo la apariencia de incrementar las comodidades a todos aquellos que estén dispuestos a abandonar su tierra de origen [9].

En repetidas ocasiones, Bond expuso sin éxito sus sugerencias al Departamento del Exterior durante toda la década de 1790, y acudió nuevamente en 1801, cuando Lord Hawkesbury había asumido el cargo de Secretario de Estado. Mientras que reiteraba que, a menos que la emigración desde Gran Bretaña pudiese ser detenida, los Estados Unidos se convertirían en un excelente rival industrial. Al mismo tiempo, apeló al humanitarismo de Hawkesbury, al describir la condición «deplorable y sucia» de los barcos de los emigrantes y los graves índices de mortandad debido al excesivo número de pasajeros y la falta de agua y alimentos. Bond citó el ejemplo del *Adventure*, de Liverpool, con 102 pasajeros, de los cuales 53 habían muerto durante la travesía de nueve semanas y otros 19 eran presa de enfermedades cuando el barco llegó a Delaware. Si los barcos hubiesen tenido que cumplir ciertos requisitos de comodidad y equipamiento, continuó Bond, se habría evitado un sinnúmero de calamidades y el tránsito de pasajeros habría sido menos ventajoso y el número de emigrantes habría descendido [10].

Finalmente, el Parlamento decretó precisamente la clase de medidas que Bond había sugerido —la Ley de Pasajeros de 1803—, no debido a su constante insistencia, tal como veremos posteriormente en este capítulo, sino a las presiones ejercidas por la Real Sociedad de las Tierras Altas, que había designado un comité para remediar el problema de despoblación de las Tierras Altas escocesas. Sin embargo, para Bond esta medida constituía una justa aunque tardía reivindicación, por no

[9] *Annual Report of the American Historical Association for 1896*, vol. 1, pp. 581-583. Bond to Lord Carmarthen, 16 November, 1788.

[10] *F.O.* 5/33, Bond to Hawkesbury, 13 July, 11 August 1801.

decir gratificante, puesto que se habían producido los efectos que él había predicho, en otras palabras, la reducción de la emigración. «Me produce una gran satisfacción». En 1805, escribió Bond a Harrowby:

> observar los efectos benéficos de esta ley (...) que regula el traslado de pasajeros en barco desde el Reino Unido de Su Majestad. Un gran número de embarcaciones que tenían a bordo pasajeros alemanes llegaron a Delaware durante el reciente verano y otoño, pero en lo que respecta a Gran Bretaña e Irlanda, este destructivo comercio parece haber cesado por completo.

Sin embargo, se trataba de una declaración cargada de exageraciones, tal como lo admitió el propio Bond en la misma carta:

> Los fabricantes individuales aún logran escapar a la extraordinaria vigilancia de los funcionarios de aduanas de Liverpool. Después de que los barcos abandonan el puerto y se dirigen a Black Rock, los pasajeros embarcan en la costa de Cheshire, algunos en la vecindad de Hoylake, pero, en todo caso, todos lo hacen a lo largo de la zona costera (...) hasta la desembocadura del río Dee y son llevados a bordo incluso antes de que la tripulación se ha librado de sus tareas. Es muy probable que esta práctica se lleve a cabo en otros puertos [11].

La práctica descrita por Bond era sólo uno de los subterfugios empleados por los artesanos para evadir las leyes restrictivas. Algunos navegaban en primer lugar hasta Canadá que, al formar parte de los dominios del rey, era un destino admisible, pero posteriormente buscaban la primera oportunidad para cruzar la frontera hacia los Estados Unidos. Un pretexto incluso más contundente consistía en que la detección en los puertos de salida era prácticamente imposible. La ley estipulaba que los pasajeros que partían a países extranjeros debían presentar un certificado de un pastor y sus capilleres, refrendado por un juez local, «declarando que la persona dispuesta a emigrar [...] [no desempeñaba ni había desempeñado] ninguno de los oficios o industrias prohibidas». Pero, según señaló el autor de una guía para emigrantes en 1819, «no [había] nada más habitual que el que una persona

[11] *F.O.* 5/46, Bond to Harrowby, 4 March 1805.

adquiriera un certificado y otra la utilizase en su lugar». En algunos puertos, los funcionarios de aduanas prescindían de dicho certificado y aceptaban a cambio el juramento de los aspirantes a emigrar, quienes declaraban no ser artesanos. Sin embargo, esto no era del todo efectivo, puesto que existían artesanos dispuestos a prestar falso testimonio, haciéndose pasar por trabajadores agrícolas o granjeros.

Ciertamente, en ocasiones, algunos artesanos emigrantes fueron aprehendidos y puestos en prisión. En octubre de 1815, en las audiencias del Cuartel General de Lancaster, cinco jornaleros de la industria del vidrio fueron aprehendidos según la Ley de 1719 por disponerse a abandonar el país con el fin de desempeñar sus oficios en los Estados Unidos y se les solicitó que garantizaran que no se marcharían del reino. Dos de los acusados, tras verse imposibilitados para hacerlo, fueron sentenciados a prisión [12]. Sin embargo, esto sucedía con escasa frecuencia y en la práctica, existían pocas probabilidades de detener a los artesanos en el curso de sus viajes migratorios, o bien, a los contratistas que les reclutaban. En octubre de 1811, un grupo de capitalistas neoyorquinos decidieron crear una fábrica en Ballston, cerca de Albany, y enviaron a un emisario al oeste de Inglaterra, la tierra del paño, con el fin de contratar a un experimentado superintendente. Inmediatamente encontraron a la persona que buscaban en Richard Lowe, de Gloucestershire [13].

Mientras que los artesanos británicos eran muy apreciados en los Estados Unidos por sus conocimientos y experiencia, aún más valorada era la maquinaria que éstos portaban en algunas ocasiones. Según informó el delegado británico para los Estados Unidos en 1810:

> Resulta una práctica muy habitual que los mecánicos se dirijan a la isla de Man y de ahí, al encontrarse libres de la inspección de los agentes de aduana, viajen hasta aquí, llevando consigo piezas de maquinaria.

Citó dos ejemplos de mecánicos que habían llegado a Filadelfia desde Liverpool en el *William Wilson,* en octubre de 1809, llevando

[12] *Hints to Emigrants... with copious extracts from the Journal of Thomas Hulme, Esq.,* (Liverpool, 1817), p. 34; W. Amphlett, *The Emigrants' Directory...* (London, 1819), p. 39; *Liverpool Mercury,* 29 September, 27 October, 1815.

[13] Heaton, *loc. cit.,* pp. 523-524.

modelos en pequeña escala de maquinaria textil, permitiéndoles iniciar una fábrica textil cerca de Baltimore. No obstante, existían formas más ingeniosas de evadir las restricciones relacionadas con la exportación de la maquinaria textil, tal como lo demostró veinte años antes Samuel Slater, «el padre de la confección del algodón» en América. Slater nació en Belper, Derbyshire, en 1768, siendo aprendiz a la edad de quince años de Jedediah Strutt —socio de Richard Arkwright, el famoso inventor de la máquina de hilar con motor—, siendo él mismo el inventor de la máquina para procesar el algodón. En 1789, Slater se escabulló hacia los Estados Unidos, teniendo en mente la idea de fabricar una máquina para hilar algodón, que hasta entonces apenas había sido empleada en la industria textil americana. Un año más tarde, gracias a su formidable memoria, pudo construir la máquina de hilar algodón *Arkwright*, en la que posteriormente se convirtiera en la primera fábrica textil americana en Pawtucket Falls, Rhode Island. Cuatro años más tarde, los hermanos John y Arthur Scholfield de Saddleworth, Yorkshire, viajaron a los Estados Unidos con todos los conocimientos necesarios para crear la maquinaria textil capaz de procesar la lana, lo cual les permitió fundar el primer taller en donde trabajar con la máquina de hilar estambre con motor en América, en Byfield, Massachusetts [14].

Así pues, los conocimientos de los artesanos británicos desempeñaron un papel crucial en el desarrollo de la industria americana durante sus años iniciales. Las cifras extraídas llevan a la conclusión de que de 10.000 extranjeros nacidos en Gran Bretaña, registrados por las autoridades de los Estados Unidos en 1812-1814, al menos 3.000 pueden ser clasificados como trabajadores industriales, de los cuales 1.300 pertenecían a la industria textil. Además de trasladar la industria textil del algodón a los Estados Unidos en su fase preliminar, la afluencia de mano de obra industrial durante el período comprendido entre la revolución y la guerra de 1812, estimularon la producción de lana y lino, así como la de vidrio, artículos de metal y otros bienes de consumo.

[14] *F.O.* 5/69, F. J. Jackson to Earl of Bathurst, 17 Feb., 1810; E. H. Cameron, *Samuel Slater, Father of American Manufactures* (Freeport, ME., 1960); Arthur H. Cole, *The American Wool Manufacture* (Cambridge, MA, 1926), vol. I, pp. 88ff.

Los refugiados por causas políticas y religiosas

Si bien el gobierno británico se valió de todos los medios para evitar la emigración de artesanos, no realizó ningún esfuerzo por detener la marcha de refugiados políticos y de los que partieron a causa de sus creencias religiosas. El éxodo de refugiados fue, de manera indirecta, el resultado de la Revolución Francesa. Los orígenes de la reforma parlamentaria en Gran Bretaña, alimentada en sus inicios por la Revolución Americana, recibió un estímulo mucho mayor por los acontecimientos que tuvieron lugar en Francia durante y después de 1789. Esto provocó en Gran Bretaña enardecidas discusiones sobre los principios políticos fundamentales, fortaleció a los radicales en lo que se refiere al sufragio universal y los parlamentos anuales y centró su atención en las características feudales aún existentes, tales como las leyes de caza y el sistema de diezmos. Surgieron, por consiguiente, sociedades radicales en Londres y otras ciudades importantes, que expresaban su simpatía para con los franceses, atacando las estructuras gubernamentales y sociales existentes en Gran Bretaña. Los reformistas radicales fueron inicialmente aceptados por la opinión pública, sin embargo, posteriormente se convirtieron en el objetivo de una reacción virulenta y organizada de las fuerzas conservadoras, a medida que la Revolución Francesa se tornaba más violenta y republicana y, fundamentalmente, después de la ejecución de Luis XVI y el estallido de la guerra entre Gran Bretaña y Francia en 1793. La clase dominante, presa del pánico, alegaba que las demandas de reformas parlamentarias eran un simple ardid para fortalecer una conspiración jacobina que pretendía destruir las instituciones británicas establecidas, y el gobierno de William Pitt, por su parte, desató una caza de brujas para exterminar el radicalismo. El Parlamento aprobó un torrente de leyes represivas y el gobierno celebró una serie de juicios por traición y sedición, que produjeron como resultado despiadadas condenas.

En estas circunstancias hostiles, algunos dirigentes amigos de la libertad buscaron asilo en el extranjero. Algunos huyeron —unos de forma permanente y otros, momentánea— a París, en donde se estableció una importante colonia de expatriados británicos. Entre ellos se encontraban Mary Wollstonecraft (1759-1797), autora de *A Vindication of the Rights of Woman* (1792), David Williams (1738-1816), fundador del Fondo Literario Real, con el propósito de ayudar a los autores sin re-

cursos, y el famoso escritor de folletos Thomas Paine (1737-1809), cuya obra, *The Rights of Man* (1791-1792) inducía a los británicos a derrocar a la monarquía. Paine, quien anteriormente había sido funcionario de Hacienda, había emigrado en 1774 a los Estados Unidos, en donde abrazó inmediatamente la causa patriota. Su famoso escrito *Common Sense* (1776), un alegato a favor de la independencia norteamericana, gozó de una excelente acogida, así como una serie de panfletos titulados *The Crisis* (1776-1783), los cuales originaron que se acelerara el curso de la guerra declarada a Gran Bretaña. Tras su regreso a Inglaterra en 1787, Paine huyó a Francia en 1792, cuando el ministro que representaba al gobierno de Pitt prohibió *The Rights of Man,* amenazando a su autor con perseguirle por cometer traición. En un principio, fue acogido calurosamente por la Asamblea y fue elegido miembro de la Convención, pero posteriormente cayó en desgracia al oponerse a la ejecución de Luis XVI, siendo encarcelado bajo el Gobierno del Terror durante casi un año, estando a punto de ser ejecutado. Fue puesto en libertad gracias a la intervención del ministro americano en París, James Monroe, pero al regresar a los Estados Unidos en 1802, su defensa del deísmo en *Age of Reason* (1794-1795) y sus críticas al presidente George Washington produjeron malestar en muchos americanos, lo cual le mantuvo prácticamente aislado. Murió en la mayor de las pobrezas, siete años más tarde, en su granja de New Rochelle [15].

Otro grupo de exiliados, casi tan eminentes como los anteriores, partieron directamente hacia los Estados Unidos. Algunos huyeron con el fin de evitar ser arrestados, entre los cuales está el periodista Joseph Gales (1761-1841), quien fundó un periódico en Carolina del Norte y editó los primeros dos volúmenes de *Annals of Congress.* Otros, por su parte, sólo pudieron emigrar tras haber cumplido una condena en prisión. Este grupo incluía a James Cheetham (1772-1810), quien desempeñó el cargo de editor de un periódico jeffersoniano, *The American Citizen,* y Alexander Wilson (1766-1813), tejedor escocés, que emigró a los Estados Unidos en 1794, tras ingresar en prisión por haber publicado panfletos que satirizaban a los pequeños tiranos, convirtiéndose finalmente en un importante ornitólogo americano [16]. Otros opositores

[15] W. E. Woodward, *Tom Paine: America's Godfather, 1737-1809* (London, 1946); E. Foner, *Tom Paine and Revolutionary America* (Oxford, 1976).

[16] J. G. E. Hopkins, *Concise Dictionary of American Biography* (New York, 1964). pp. 160, 324, 1219-1220.

radicales, que no habían sido personalmente amenazados, no estaban dispuestos a continuar padeciendo bajo el sistema represivo, especialmente después de que el estallido de la guerra con Francia, en 1793, les hiciera perder toda esperanza de conseguir reformas. Uno de ellos fue el ministro unitario de Lancashire, Harry Toulmin (1766-1823). Él, al igual que otros tantos, poseía una distinguida carrera labrada en América. Tras ocupar brevemente el cargo de rector de la Universidad de Transilvania en Kentucky, fue Secretario de Estado para Kentucky entre 1796 y 1804, posteriormente fue juez de la Suprema Corte para el distrito oriental del Territorio del Mississippi de 1804 a 1819, así como destacado miembro de la Convención que redactó la Constitución de Alabama en 1819. Cuando la embarcación *Sisters*, que trasladaba a Toulmin de Bristol a los Estados Unidos, en mayo de 1793, fue interceptada en altamar por un buque corsario francés, los pasajeros dijeron a la cuadrilla de abordaje:

> A pesar de haber nacido en Inglaterra, nos convertiremos en ciudadanos americanos; deseamos que prospere la causa de la libertad en Francia y, además, algunos de nosotros hemos abandonado Inglaterra ya que aborrecemos la idea de participar en una guerra contra Francia y, finalmente, no pudimos evitar anticiparnos a la supresión de las libertades en nuestra tierra de origen [17].

El más distinguido de los exiliados políticos que partieron hacia el Nuevo Mundo, fue el científico, educador y teólogo Dr. Joseph Priestley (1733-1804), cuya simpatía por la Revolución Francesa le había supuesto el saqueo y el incendio de su casa, sus libros y su equipo científico durante los motines organizados en contra de los disidentes en Birmingham en 1791. Junto con él partió un radical de Manchester de tendencias republicanas extremistas, Thomas Cooper (1759-1839). Este último, un hombre de diversos talentos, había lisonjeado al ministro de Pitt, al servir de delegado en el club jacobino de París en abril de 1792. Cuando Prestley y Cooper llegaron a Nueva York en 1794, tenían la intención de crear «una gran colonia para los amigos de la libertad» en el riachuelo de Loyalsock, a las orillas del río Susquehan-

[17] M. Tinley and G. Davies, eds., *The Western Country in 1793: Reports on Kentucky and Virginia by Harry Toulmin* (San Marino, CA, 1948), p. viii.

na. De acuerdo con Joseph Priestley Junior, quien había acompañado a su padre en el viaje,

> el proyecto de comunidad no estaba destinado a una clase de hombres con determinadas características religiosas o políticas. Se intentaba que fuese, tal como sucedió, un punto de reunión para los ingleses, quienes entonces emigraban a América en grandes contingentes y, tal como se creía, serían más felices en una sociedad semejante a la suya, en lugar de estar dispersos, tal como sucede actualmente, por todo el territorio de los Estados Unidos.

Esta idea estaba vagamente vinculada a un proyecto utópico de los poetas de Lake —Coleridge, Southey y Wordsworth—, quienes deseaban fundar una comunidad igualitaria en los Estados Unidos, la denominada *pantisocracia*. No obstante, el plan de Priestley y Cooper fue abandonado prontamente corriendo la misma suerte que la idea de la pantisocracia, puesto que sus autores la consideraron inviable. Según las palabras del joven Priestley en 1804,

> la mayoría de los ingleses vienen a esta tierra con ideas erróneas y, a menos que estuviesen previamente acostumbrados a una vida de trabajo arduo, se encuentran generalmente poco capacitados para iniciar el cultivo en la tierra salvaje, de manera que lo más probable es que los promotores hubiesen estado sometidos a abusos aún más injustificados que los que ya habían padecido, gracias a su bienintencionado esfuerzo por promover los intereses de sus compatriotas [18].

Tras abandonar la idea de la comunidad, el Dr. Priestley se afincó en su casa de Northumberland, Pensilvania, en donde continuó desarrollando sus experimentos científicos y escribiendo sus tratados teológicos. Fundó una iglesia unitaria en Filadelfia y, después de entrar en contacto con Jefferson, éste solicitó su asesoría para la fundación de la Universidad de Virginia. Cooper, por su parte, desarrolló actividades más variadas en América. Tras ejercer en leyes y medicina en Pensilvania, se convirtió en un panfletista jeffersoniano, atacando la Ley de Sedición de 1798, una de las leyes federalistas que perjudicaban a los

[18] *Ibidem*, p. xi.

extranjeros, mediante la cual fue posteriormente sentenciado a seis meses de cárcel por difamar al presidente Adams. Más tarde, tras ser destituido del cargo de juez del estado por razones políticas, se dedicó a la ciencia y la enseñanza, siendo nombrado rector de la Universidad de Carolina del Sur. Resulta ciertamente sorprendente que considerara apropiados los estados esclavistas y que, tras repudiar su pasado radical, se convirtiera en sus últimos años de vida en un paladín del Sur, al defender la esclavitud, los derechos del estado y la secesión [19].

Junto con Cooper, otros inmigrantes radicales británicos escribieron a favor de la causa republicana. En Nueva York, el truculento James Cheetham fue el portavoz de los periodistas, en primera instancia a favor de la facción encabezada por Aaron Burr y, más adelante, a favor del grupo de su rival De Witt Clinton. Aún más destacado fue el papel desempeñado por el panfletista escocés James Thomson Callender (1758-1803), autor de un injurioso folleto titulado *History of the United States in 1796* (1797) y otros tratados antifederalistas. Siendo un hombre de singulares talentos, especialmente dotado para los ataques personales, identificado por los federalistas como una importante piedra en el zapato, Callender compartió la experiencia de Cooper al ser conducido a prisión mediante la aplicación de la Ley de Sedición. Sin embargo, incluso en prisión, emitió una serie de artículos que denunciaban a la administración de Adams y estos escritos contribuyeron a la victoria de Jefferson en las elecciones presidenciales de 1800 [20].

El sueño de establecer una comunidad en estrecha unión, el cual había inspirado por un breve instante a Priestley y Cooper, resultó igualmente inviable para otros inmigrantes radicales como el pastor baptista y propagandista político galés Morgan John Rhys (1760-1804). En el *Cylchgrawn Cynmraeg,* la revista publicada en Trefeca, Breconshire, en 1793, Rhys desató una campaña en contra del comercio de esclavos, abogó por una reforma parlamentaria y la abolición de los privilegios de clase, expresando su admiración por los ideales de la Revolución Francesa. Al sufrir un sinnúmero de medidas represivas en su país, cruzó el Atlántico en 1794, en compañía de sus correligiona-

[19] D. Malone, *The Public Life of Thomas Cooper, 1783-1829* (New Haven, 1926).

[20] J. M. Smith, *Freedom's Fetters: The Alien and Sedition Laws and American civil liberties* (Williamsburg, VA., 1956) *passim.*

rios baptistas. Tras afincarse en Filadelfia, realizó diversos viajes por los estados del sur y el noroeste, fundando una iglesia para los negros en Savannah, Georgia, despertando grandes antipatías entre el pueblo, defendiendo a la vez una causa poco usual en Cincinnati al dar conferencias entre los occidentales sobre el derecho de los indios a la propiedad. En 1798, Rhys adquirió 30.000 acres en el oeste de Pensilvania de manos de un importante físico, Benjamin Rush, quien se había convertido en su aliado más próximo. Allí fundó la localidad que denominó Beulah, la cual atrajo aproximadamente a 400 emigrantes, la mayoría de ellos galeses. Rhys procedió a construir casas, creó una biblioteca, publicó el diario *Western Sky*, fundó una sociedad de misioneros para los indios y creó una nueva iglesia conocida como la Iglesia de Cristo. Sin embargo, la comunidad de Beulah tuvo una existencia muy breve: por una parte, la tierra era rocosa e improductiva; en segundo lugar, el aserradero de la comunidad no prosperó y, por último, los inmigrantes comenzaron a dispersarse. En 1800, Rhys se trasladó 48 kilómetros al sur del condado de Somerset, en donde ejerció como escribano forense durante los últimos cuatro años de su vida [21].

No todas las personas de espíritu atormentado que huyeron de Gran Bretaña, durante la década de 1790, y se convirtieron en destacados políticos americanos habían sido refugiados en un principio. El periodista y ensayista William Cobbett (1763-1835) emigró exclusivamente por razones personales. Cobbett, hijo de un trabajador agrícola, escapó de su casa a los catorce años de edad y se alistó posteriormente en el ejército en calidad de soldado raso, sirviendo en Nuevo Brunswick, de 1784 a 1792. Le fue concedida una licencia absoluta con el fin de que pusiera al descubierto la malversación de fondos de sus superiores, pero al no poder sustentar su acusación, solicitó asilo en Francia para escapar a la persecución. Al trasladarse a los Estados Unidos en 1793, impartió clases de inglés a los refugiados franceses, pero a continuación se dedicó a estudiar periodismo, convirtiéndose en uno de los fundadores de la prensa partidista en América. Al igual que Cooper, Cheetham y otros radicales ingleses, Cobbett se volcó apasionadamente en la controvertida política americana, pero participando en

[21] G. A. Williams, «Morgan John Rhys and his Beula», *WHR*, 3, n.º 4 (1967), pp. 441-472; J. J. Evans, *Morgan John Rhys a'i Amserau* (Cardiff, 1935).

el lado opuesto. En el *Political Censor* y en su diario *Porcupine Gazette* (1797-1799), Cobbett apoyó a los federalistas y demostró su desprecio por los republicanos, mientras defendía la monarquía británica y el gobierno aristocrático, contrario a la democracia y a los jacobinos franceses. En 1799, se le impuso una multa de 5.000 dólares por difamar al doctor Benjamin Rush. Esto contribuyó probablemente a su regreso a Inglaterra poco tiempo después. Durante los años siguientes, su visión se modificó gradualmente y su *Political Register,* fundado en Londres en 1802 con el fin de promover el anti-radicalismo, se había convertido en 1807 en un importante periódico reformista. Por sus ataques a las prácticas de flagelación en el ejército, hubo de satisfacer una multa de 1.000 libras y fue conducido a prisión, en donde permaneció por espacio de dos años (1810-1812). En 1817, después que el gobierno de Lord Liverpool hubiera silenciado a los autores de los panfletos, considerados sediciosos, Cobbett huyó a los Estados Unidos por segunda vez, en esta ocasión con el propósito de evitar la persecución por difamación sediciosa y la prisión por deudas contraídas. Tras permanecer durante dos años en una granja de Long Island, regresó finalmente a Inglaterra en 1819, trayendo consigo los restos de Thomas Paine, cuya postura había atacado con anterioridad de manera violenta [22].

La América escocesa y británica

Las décadas inmediatamente posteriores a la Revolución Americana presenciaron una afluencia significativa de emigrantes británicos a las provincias en desarrollo y prácticamente deshabitadas de América que habían permanecido leales a la Corona. Hasta entonces, ni Canadá ni Nueva Escocia habían atraído a los colonizadores británicos. Algunos centenares de comerciantes ingleses y escoceses se habían establecido en Quebec y Montreal inmediatamente después de que Francia cediera Canadá a Gran Bretaña en 1763, sin embargo tanto ellos como los regimientos procedentes de las Tierras Altas que habían huido en desbandada tras la Guerra de los Siete Años, constituían los únicos inmigrantes británicos anteriores a 1776. Nueva Escocia se había conver-

[22] E. L. Woodward, *The Age of Reform, 1815-1870* (Oxford, 1938), p. 20n.

tido en una colonia británica en 1713, pero la colonización británica no comenzó sino hasta 1748. A partir de entonces y hasta 1784, cuando la provincia se había dividido para formar las cuatro colonias de Nueva Escocia, Cabo Bretón, Nuevo Brunswick y la isla del Príncipe Eduardo, los únicos inmigrantes británicos fueron las aproximadamente 1.400 personas procedentes de Yorkshire y los escoceses de las Tierras Altas que establecieron cabezas de playa a comienzos de la década de 1770.

Este descuido llegó a su fin debido al cambio de dirección en la emigración desde las Tierras Altas escocesas. Habiendo partido hasta entonces hacia Carolina del Norte y Nueva York, el rumbo se modificó decisivamente hacia el río San Lorenzo. Esta variante no respondía en absoluto a la política gubernamental: las actitudes de los sucesivos ministros británicos con respecto a la emigración variaron desde una neutralidad forzada hasta una franca hostilidad. Ciertamente, fue la Revolución Americana la que supuso un impulso para la popularidad de la Norteamérica británica entre los emigrantes escoceses. Éstos eran repudiados por los nuevos Estados Unidos independientes, en donde la revolución había producido una cierta hostilidad hacia los escoceses en general y hacia los habitantes de las Tierras Altas en particular. Aún era causa de resentimiento la preponderancia de los mercaderes escoceses del período anterior a la guerra, y los hombres de las Tierras Altas eran profundamente impopulares debido a que muchos de ellos habían sido activos legitimistas, defendiendo la causa de Jorge III en la sangrienta guerra de guerrillas en las frontera neoyorquina y en las tierras de Carolina. Después de la Revolución, miles de legitimistas de las Tierras Altas habían abandonado los Estados Unidos en busca de refugio en Canadá y las Provincias Marítimas, en donde su presencia atrajo posteriormente a otros escoceses. Entre 1783 y 1815, aproximadamente 15.000 escoceses —un 90 por ciento de los cuales procedía de las Tierras Altas y de las islas— se dirigieron a la Norteamérica británica. Alrededor de dos tercios emigraron a las provincias marítimas y el resto hacia las regiones altas y bajas de Canadá. En 1815, la isla del Príncipe Eduardo, la región Pictou de Nueva Escocia, el distrito de Glengarry del Alto Canadá en la parte oeste del río San Lorenzo de Montreal y, en menor medida, en el Río Rojo, en la actual Manitoba, se habían convertido en bastiones de los escoceses procedentes de las Tierras Altas. Cada uno de éstos albergaba a la población procedente

de determinados lugares de las Tierras Altas: los pobladores del South Uist y Barra preferían establecerse en la isla del Príncipe Eduardo; aquellos que emigraron desde Lewis, Skye, Sutherland y Rossshire, se afincaron en Nueva Escocia; los que partieron de tierra firme se dirigieron a Glengarry. Esto permitió la preservación de las tradiciones culturales de cada región, teniendo en cuenta que en cada una de estas localidades los pobladores de las Tierras Altas, tanto presbiterianos como católicos, preferían instalarse separados unos de otros [23].

En la década de 1790, el éxodo procedente de las Tierras Altas era popularmente atribuido al abandono de las tierras causado por la sustitución del ganado ovino por la agricultura y el ganado vacuno, y esta visión se ha extendido incluso hasta nuestros días. En realidad, la supresión del ganado ovino, aunque posteriormente constituyó un factor fundamental después de 1815, no guardaba relación alguna con la emigración durante este período. Aquellas regiones de las Tierras Altas que habían sido transformadas en dehesas para las ovejas —las cañadas centrales— no fueron las que experimentaron una emigración mayor, es decir, la región costera continental y las islas contiguas. La causa subyacente de este traslado fue la repentina transformación de la economía de las Tierras Altas, producidas por la modernización y la comercialización de la agricultura y el cultivo de las algas, así como por el auge de la industria del lino. Esto supuso ciertos cambios en el estilo de vida de los cuales se resintieron muchos pobladores de las Tierras Altas y algunos de ellos intentaron remediarlo mediante la emigración. Aquellos que partieron lo hicieron de manera voluntaria y no debido a las condiciones de explotación de los terratenientes [24].

Los emigrantes no estaban integrados por las clases más bajas de la población, sino que se trataba de familias con los recursos suficientes como para financiar sus propios pasajes. Ya no existía la oportunidad de convertirse en sirvientes contratados, tal como sucedía en el pasado; la tradición de servidumbre contratada había cesado en la Norteamérica Británica y por consiguiente, su demanda. Así pues, tal como señaló el pastor y misionero John Lane Buchanan en su obra *Travels in the Hebrides,* publicado en 1793, «sólo se trata de gente que,

[23] Bumstead, *op. cit.,* pp. 65-80; Adam, *loc. cit.,* pp. 73-89.
[24] Bumstead, *op. cit.,* pp. 11, 44ff, 73-74.

de alguna manera había prosperado y cuyo número no era en absoluto despreciable» quienes podían permitirse emigrar a América. Dicha opinión fue constatada en 1801 por el Comité de Emigración de la Sociedad de las Tierras Altas de Edimburgo, el cual sostenía que la mayor parte de los emigrantes eran «personas que no estaban sometidas a condiciones laborales extremas», sino que, por el contrario, poseían tierras que reflejaban su situación, lo que les permitía vivir en sus casas, siendo dueños de sus vidas». Tales afirmaciones fueron, al parecer, confirmadas posteriormente por las listas de pasajeros que han sido rescatadas, las cuales demuestran la existencia de un gran número de arrendatarios y artesanos, muchos de los cuales no sólo habían pagado sus pasajes sino que llevaban consigo un importante capital. En 1812, un comentarista estimaba que los emigrantes de las Tierras Altas occidentales llevaban cuando menos 50.000 dólares en efectivo y en bienes [25].

El control de la emigración desde las Tierras Altas

Las protestas en contra de la emigración desde las Tierras Altas, adquiriendo un carácter alarmante en 1801-1803, procedían de diversas fuentes. Los reformistas de espíritu cívico que deseaban poner fin al atraso y la pobreza en Escocia mediante programas de desarrollo de las Tierras Altas —como aquellos que habría recomendado el ingeniero Thomas Telford— creían que su éxito consistiría en retener precisamente a la clase de personas que estaban emigrando. Por otra parte, los terratenientes personalmente interesados, especialmente aquellos que habitaban en las Tierras Altas y cuyos ingresos dependían en gran medida del *kelp* —la ceniza extraída de las algas quemadas, utilizada en la fabricación del jabón y el vidrio— estaban preocupados fundamentalmente por retener la mano de obra existente capaz de llevar a cabo el trabajo estacional. Los distintos grupos que se oponían a la emigración se reunieron en junio de 1801, cuando la Sociedad de las Tierras Altas de Edimburgo celebró una junta con el fin de considerar el problema del considerable éxodo y, al parecer,

[25] *Ibidem*, pp. 74, 78, 99.

creciente, al tiempo que pretendían sugerir soluciones a dicho problema. La sociedad nombró un Comité para la Emigración, cuyos tres informes, publicados en 1802, afirmaban que el principal causante del espíritu migratorio no era otra cosa que las actividades desarrolladas por los agentes y los contratistas que supuestamente hacían circular atractivos informes sobre las ventajas en América. El comité recomendaba —al igual que el cónsul Bond, hacía más de diez años— que el Parlamento debía crear disposiciones legislativas con el propósito de regular el traslado de pasajeros desde Gran Bretaña hacia las colonias de Su Majestad, y de esta manera, seguir el ejemplo que representaban las leyes que regulaban el comercio de esclavos. El comité sugería que dichas disposiciones tendrían un doble beneficio: por una parte, mitigarían los horrores de los viajes transatlánticos y, de manera indirecta, servirían para controlar el mal de la emigración en sí mismo. El grado de genuina preocupación por el bienestar de los emigrantes que encierran estas palabras no resulta fácil de determinar. Los únicos casos específicos de abuso a los pasajeros citados por el comité habían ocurrido mucho tiempo antes, en 1773 y en 1791, en dos embarcaciones que partieron hacia Carolina del Norte, la *Nancy* y la *Fortune*. La *Nancy* había emprendido una travesía de doce semanas, durante las cuales los 220 pasajeros padecieron hambre y recibieron crueles tratos. Murieron a bordo un total de 81 personas. La *Fortune*, una nave de 270 toneladas, transportaba una cantidad aún mayor de pasajeros; a bordo iban 400 emigrantes y pudieron haber tenido el mismo número de pérdidas, de no ser porque los vientos contrarios la arrastraron hacia el Clyde, en donde desembarcaron 100 pasajeros [26].

En abril de 1803, la Casa de los Comunes respondió mediante el nombramiento del Comité para la Emigración, haciendo una referencia especial a Escocia. El comité estaba compuesto por el Lord Abogado de Escocia Charles Hope, cuatro evangelistas importantes, incluyendo al famoso cruzado antiesclavista William Wilberforce y tres terratenientes escoceses (lairds) de las Tierras Altas. El informe realizado por el comité reflejó claramente el humanitarismo evangélico; trataba del sufrimiento y las duras condiciones de

[26] *Ibidem*, pp. 93-94, 98-104; K. A. Walpole, «Emigration to British North America under the Early Passenger Acts, 1803-1842», *THSLC* for 1929, 81 (1930), pp. 111-119.

> aquellos que soportaron los que ya habían emigrado por falta de un tratamiento adecuado durante el viaje, (...) y que solicitan la interposición inmediata del Parlamento para evitar la recurrencia de desgracias similares.

Con el fin de apoyar estas recomendaciones, el informe incluía extractos del informe del Comité de la Sociedad de las Tierras Altas referente a los barcos de emigrantes [27].

Un proyecto de ley elaborado por Charles Hope siguió de cerca las directrices sugeridas por la Sociedad de las Tierras Altas y fue rápidamente aprobado. La primera medida de este tipo adoptada en Europa, la Ley de Pasajeros del 18 de mayo de 1803, limitaba el número de pasajeros en los barcos británicos que partían hacia América a un pasajero por cada dos toneladas de carga. Los barcos extranjeros fueron sometidos a restricciones aún mayores que sólo les permitían transportar un pasajero por cada cinco toneladas. De la misma manera, se establecieron normas básicas de acomodación, aprovisionamiento y servicios médicos. Las listas de pasajeros de los barcos de emigrantes debían ser revisadas por las autoridades aduaneras antes de que éstos pasaran por el despacho de aduanas, y aquellos barcos que intentaban evadir dichos requerimientos podían ser detenidos en altamar por cruceros británicos y escoltados de regreso a sus puertos de origen. En una reunión celebrada por la Sociedad de las Tierras Altas en Edimburgo, en julio del mismo año, el autor de la ley, Charles Hope, insistió en que ésta no tenía como finalidad «evitar que las personas emigrasen, quienes, por necesidad, o bien por una loable ambición, se sentían inclinadas a buscar fortuna en el extranjero». La ley había sido redactada, afirmó Hope, según los principios básicos de humanidad, con el propósito de proteger a «las personas que habían sido engañadas» por la astucia de los agentes de emigrantes que les trasladaban simplemente por obtener beneficios. No obstante, se consideraba que, mediante un incremento en el coste del pasaje, la Ley de Pasajeros contribuiría a controlar la emigración. Algunos creyeron que éste constituía el propósito real. Pocos días después de su aprobación, William Cobbett alegó abiertamente que la eliminación del sufrimiento de los

[27] Bumstead, *op. cit.*, pp. 140-142.

emigrantes sólo era uno de los objetivos ostensibles de la ley: «Su finalidad principal consistía en detener la emigración». Posteriormente, el Lord Abogado reconoció en privado la veracidad de las declaraciones de Cobbett. En septiembre de 1804, escribió:

> La ley fue específicamente ideada con el propósito de regular el aprovisionamiento de los barcos destinados al traslado de pasajeros hacia América, pero (...) lo que efectivamente se perseguía —tanto por mí como por los demás caballeros del Comité asignados para realizar investigaciones sobre la situación de las Tierras Altas— era evitar de manera indirecta los efectos del perjudicial espíritu de descontento para con el propio país, así como el efecto de las espectativas de emigrar hacia América, creado en los habitantes mediante las más infames mentiras y las engañosas perspectivas alentadas por (...) los agentes [28].

Si bien Cobbett estaba en lo cierto con respecto al verdadero propósito de la ley, ésta alcanzó en efecto dichos objetivos. La emigración desde las Tierras Altas, aunque no fue completamente eliminada después de 1803, se vio severamente reducida. A pesar de que ciertos historiadores habían asegurado que la Ley de Pasajeros constituía papel mojado, los trabajos recientes han demostrado que dicha ley había sido puesta en vigor en los puertos escoceses de manera estricta [29]. Esto explica el drástico descenso que de 1804 en adelante experimentó el número de emigrantes por cada barco que partía desde Escocia. Las embarcaciones que habitualmente transportaban entre 250 y 400 pasajeros y, en algunos casos muchos más, vieron reducidos su pasaje a la mitad o incluso a una tercera parte. De los 33 barcos que transportaban emigrantes de los pueblos de las Tierras Altas hacia la Norteamérica Británica entre 1804 y 1811, se tiene conocimiento del número total de pasajeros de 22 de éstas, de los cuales sólo 5 llevaban más de 100 pasajeros, mientras que 11 de ellos, menos de 50. Como resultado, la emigración total desde Escocia hacia la Norteamérica Británica durante los ocho años que transcurrieron de 1804 a 1811 sólo alcanzó la cifra de 2.196 personas, mientras que durante los tres años anteriores de 1801 a 1803 había ascendido a 7.103 [30].

[28] *Ibidem*, pp. 143-155, *Cobbett's Annual Register*, III, pp. 751-754, May 14-21, 1803.
[29] Bumstead, *op. cit.*, pp. 200-202.
[30] *Ibidem*, Appendix A, Table I, pp. 226-227.

Lo que evitó que la emigración de las Tierras Altas descendiera de manera aún más precipitada fue el auge del comercio de la madera. Hasta el estallido de las guerras napoleónicas, los suministros de madera de Gran Bretaña procedían casi por completo del Báltico, mientras que las colonias de América sólo proveían los mástiles y los palos utilizados para la Marina Real. Pero las exigencias de la guerra y en especial, el cierre del Báltico a los barcos británicos por parte de Napoleón en 1807, impusieron la explotación de los intactos bosques de América. Mientras que durante los años 1798-1802 la cantidad media de madera de la colonia que llegaba al Reino Unido sólo ascendía a un total de 1.196 cargas, un uno por ciento de las importaciones de madera, incrementándose durante los años 1808-12 a 120.537 cargas o un 62 por ciento del total. En vista de las dificultades de los barcos madereros para adquirir una carga exterior suficiente, sus propietarios consideraban idóneo el transporte de emigrantes con el fin de que fueran en lastre. De esta manera, el coste de los billetes se incrementó hasta alcanzar las 6 libras, duplicando su precio anterior, sin dejar de seguir estando al alcance de los emigrantes de las Tierras Altas [31].

El estallido de la guerra entre el Reino Unido y los Estados Unidos en junio de 1812 detuvo virtualmente la emigración desde las Tierras Altas. Las únicas partidas que tuvieron lugar durante los tres años siguientes de guerra fueron la del *Prince of Wales* desde Stromness en 1812, 1813 y 1814, transportando pasajeros hacia la colonia del Conde de Selkirk en el Río Colorado (68). Selkirk se encontraba solo entre los demás terratenientes escoceses, puesto que era un entusiasta simpatizante de la emigración, en lugar de oponerse a ella. En su obra *Observations on the Present State of the Highlands* (1805), argumentaba que ni las mejoras agrícolas ni los planes de desarrollo podían reconvertir la economía de la región o detener la despoblación y que la emigración era el único remedio a la pobreza de las Tierras Altas. Asimismo, describió su concepto de colonia, distinta y aislada, en la Norteamérica Británica, en donde los escoceses de las Tierras Altas que hablaban el gaélico, pudiesen conservar sus «costumbres peculiares y caracterísi-

[31] R. G. Albion, *Forests and Sea Power: the Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862* (Cambridge, MA), pp. 240, 335-344; G. S. Graham, *Sea Power and British North America, 17783-1820* (Cambridge, MA, 1941), ch. ix; *Report from the Select Commitee on the Timber Duties*, P.P. 1835, XIX (519), p. 4.

cas», que pudiese incluso servir como barrera contra la intrusión de los Estados Unidos. Selkirk ya había realizado dos intentos para conseguir su objetivo. En 1803, después de fracasar en su intento por obtener el apoyo del gobierno para el establecimiento de una colonia en el Alto Canadá, cerca de la actual ciudad de Sault Ste. Marie, dirigió su atención a la Isla del Príncipe Eduardo y, justo antes de que la Ley de Pasajeros entrara en vigor en julio, navegó hasta allí con 800 emigrantes desde Skye, Uist y Mull. Un segundo contingente de 91 personas partió dos años más tarde. Mientras tanto, persistiendo en su idea de establecer la colonia en el Alto Canadá, trasladó hasta allí en 1804 a 102 escoceses de las Tierras Altas, a quienes había reclutado para la expedición a la Isla del Príncipe Eduardo, pero éstos finalmente rehusaron acompañarle. A continuación, los instaló en la costa norte del lago St. Clair, cercano a Detroit, que bautizó con el nombre de Baldoon, en honor a su pueblo natal en Wigtownshire [32].

Ambas expediciones tuvieron destinos opuestos. La colonia de la isla del Príncipe Eduardo prosperó, aunque esto supuso a Selkirk un costoso e infructuoso litigio sobre los derechos de propiedad de la madera. Baldoon estaba situado en una zona pantanosa e insalubre, plagada de mosquitos, estando a punto de desaparecer al ser atacada y destruida por un ejército invasor americano dirigido por el General Isaac Hull durante el primer año de la guerra de 1812. Incluso antes de que ocurriera este suceso, Selkirk se había desencantado de su empresa del Alto Canadá y la isla del Príncipe Eduardo y decidió dirigir sus esfuerzos al establecimiento de una colonia en la región occidental de Canadá. En 1811, compró para este propósito un extenso territorio de 305.000 kilómetros cuadrados a la Hudson's Bay Company, en la cual adquirió una importante participación. Esta compra en la tierra de Rupert incluía extensos territorios pertenecientes a los actuales estados de Minnesota y Dakota del Norte, así como gran parte de la futura provincia canadiense de Manitoba. Entre 1812 y 1814, trasladó en el *Prince of Wales* a numerosas familias de las Tierras Altas desde los terrenos de Stafford en Kildonan, Sutherland y las estableció en su colonia del Río Colorado, exactamente al sur de Winnipeg. Sin embargo, el sueño de Selkirk de establecer una «colonia exclusivamente nacional»

[32] Bumstead, *op. cit.*, pp. 192-212.

fracasó al intentar materializarlo. Tuvieron lugar derramamientos de sangre entre los pobladores y la North West Company, los rivales de la Hudson's Bay Company en el comercio de las pieles, y la colonia del Río Colorado perdió los rasgos que evocaban las Tierras Altas. Esto repercutió tanto en la salud como en la fortuna de Selkirk y en 1818, regresó a su tierra natal, muriendo dos años más tarde. El fracaso de sus proyectos no significó el final de la emigración desde las Tierras Altas, sino el cierre de un período de cincuenta años, en el cual el mando había sido asumido por los promotores individuales de la emigración y el gobierno, demostrándose un elemento incapaz e incluso, hostil.

IV

EL SIGLO DE LA EMIGRACIÓN MASIVA: GRAN BRETAÑA, 1815-1914.

Cambios demográficos y económicos

Durante el siglo caracterizado por una emigración de carácter masivo que comenzó en 1815, los británicos sólo conformaban uno de tantos otros grupos que contribuyeron a poblar el Nuevo Mundo. En el primer período de este éxodo, se vieron enormemente superados en número por los emigrantes de Irlanda y Alemania y, en la última fase, por aquellos que procedían de Italia, Austria-Hungría, Rusia, España y otros lugares. Aun así, una gran cantidad de británicos cruzaron el Atlántico en busca de un nuevo hogar durante todo este período. Entre 1820 y 1930, de un total de inmigrantes de aproximadamente 30 millones en los Estados Unidos, no menos de 4.250.000 personas procedían de Gran Bretaña, es decir, aproximadamente tantos como los que partieron de Irlanda o Italia. De los 4.500.000 inmigrantes en Canadá, al menos la mitad eran británicos. Solamente en América Latina, la cual recibió a más de 10 millones de inmigrantes durante el mismo siglo, la afluencia de emigrantes británicos fue relativamente insignificante.

Las fuerzas subyacentes que movilizaron a tal cantidad de británicos son las mismas que desplazaron a los habitantes de otros lugares de Europa, es decir, la presión ejercida por el rápido crecimiento de la población, así como los cambios que afectaron las formas productivas tanto en el terreno agrícola como en el industrial. El drástico incremento, posiblemente sin precedentes, que experimentó la población británica aproximadamente a partir de la mitad del siglo xviii, no ha sido aún explicado satisfactoriamente. Existen motivos para creer que hubo un aumento de la natalidad y buenas razones para asegurar que la morta-

lidad había descendido, sin embargo no es posible precisar de qué manera estos factores habían afectado al crecimiento de la población. Lo cierto es que las cifras comenzaron a aumentar aproximadamente en 1750 y que, después de 1800, se produjo una aceleración en el nivel de crecimiento, ascendiendo a un promedio de un 15 por ciento por cada década hasta 1880, y permaneció en más de un diez por ciento hasta 1911. Así pues, en poco menos de un siglo, la población se cuadruplicó. El primer censo oficial realizado en 1801 arrojó una población de casi 9 millones de personas en Inglaterra y Gales y algo más de un millón en Escocia, dando un total de 10 millones para Gran Bretaña. El censo de 1851 reveló que el total se había duplicado exactamente a 21 millones y el censo de 1911 demostró que prácticamente se había duplicado una vez más, generando un total de 41 millones.

El rápido crecimiento de la población constituyó una condición esencial para la emigración a gran escala, pero sólo cuando dicho aumento iba acompañado de importantes cambios económicos se ponía en marcha un éxodo masivo desde Gran Bretaña. Dichos cambios, ocurridos entre 1750 y 1850, transformaron una ciudad predominantemente agrícola en un centro fundamentalmente industrial. Contrario a lo que se solía pensar, la emigración no respondía a la supuesta combinación de finales del siglo XVIII entre una «revolución agrícola» y la división de la tierra. Los cambios introducidos por la «revolución agrícola» —el perfeccionamiento de los métodos de cultivo y la aparición de mejores cosechas, nuevas clases de maquinaria agrícola conjuntamente con la inclusión de los campos abiertos y la consolidación de las pequeñas propiedades— tuvieron lugar durante varios siglos y no durante unas pocas décadas, produciendo efectos limitados en la agricultura británica hasta 1815. Sin embargo, fueron considerables los efectos acumulativos de estos cambios. La consolidación de las granjas y la adopción de la agricultura mecanizada incrementaron enormemente la producción agraria, a la vez que disminuía la demanda de mano de obra agrícola. Este desarrollo, junto con importantes cambios en el uso de la tierra durante el siglo XIX, produjo la caída del antiguo orden agrícola, así como el empobrecimiento de un importante sector de la población rural [1].

[1] M. W. Flinn, *British Population Growth, 1700-1850* (London, 1970); G. E. Min-

Se han propagado ideas erróneas sobre la manera en que la industrialización había servido de estímulo para la emigración. El deterioro de la condición de los artesanos especializados —como los tejedores que trabajaban con telares manuales— que tuvo lugar durante las primeras décadas del siglo XIX, no sólo respondía a la introducción de la maquinaria y, en cualquier caso, estas supuestas víctimas del progreso tecnológico se encontraban en tal estado de miseria, que resultaba imposible emigrar. El desarrollo industrial estimuló la emigración en otros sentidos. En primer lugar, generó en Gran Bretaña un pozo de conocimientos tecnológicos cuyos poseedores estaban dispuestos a transferir a cualquier lugar, si los ingresos en su propio país no eran suficientes y eran superados por mejores ofertas. En segundo lugar, existía una fuerza de expulsión que no estaba directamente relacionada con la tecnología sino con los ciclos de desempleo. Existía una alternancia regular de períodos de auge y períodos de depresión y estos últimos generaron un descontento que se manifestó tanto en la emigración como en una serie de motines, disturbios y demandas de carácter económico y político. En tercer lugar, existía un estímulo indirecto —pero no menos real— proporcionado por las migraciones internas. El movimiento masivo que tuvo lugar de las zonas rurales a las ciudades, generado por el nuevo sistema industrial, debilitó el control social existente hasta entonces, así como los vínculos tradicionales, predisponiendo a aquellos que con anterioridad se habían desplazado durante una o más ocasiones dentro del suelo británico, a contemplar la posibilidad de aventurarse más allá de las fronteras.

La libertad para emigrar comenzó con una variación repentina en las actitudes gubernamentales a este respecto. Durante la década posterior a 1815, las férreas creencias de los mercantilistas que sostenían que la emigración era un mal nacional, dieron paso a la convicción de que se trataba de un fenómeno absolutamente necesario, que servía, por una parte, para contrarrestar la superpoblación y, en segundo lugar, como válvula de escape del descontento. La intensificación de la pobreza y el desempleo durante las guerras napoleónicas y el período inmediatamente posterior, parecieron confirmar la teoría malthusiana

gay, «The Agricultural Revolution in English History: A Reconsideration», *AH*, 37 (1963), pp. 123-133.

que sostiene que los medios de subsistencia son incapaces de mantener el ritmo de crecimiento de la población. Los motines desordenados de los trabajadores sin empleo, así como las sublevaciones populares que perseguían reformas parlamentarias durante los primeros años de paz, despertaron en la clase acaudalada un temor excesivo a los actos violentos desatados entre las clases desposeídas y, por otra parte, demostraron una necesidad de crear ciertos mecanismos para eliminar los disturbios internos. Un tercer motivo de preocupación era la creciente entrada de inmigrantes irlandeses empobrecidos en Inglaterra y Escocia. Según el Comité Parlamentario para la Emigración del 1826-1827,

> esta afluencia amenazaba con propagar la miseria y la desolación en Gran Bretaña, lo cual ocasionaría un gradual —pero no por ello menos real— igualamiento del estado en que se encontraban los campesinos ingleses y los irlandeses [2].

Tras el convencimiento de que era necesario desviar la emigración irlandesa hacia otros destinos, el comité recomendó eliminar todo tipo de obstáculos existentes.

Uno de estos obstáculos ya había sido suprimido. Se trataba de las leyes que hasta entonces habían prohibido la emigración de los artesanos. En 1824, dos destacados libres-comerciantes, el economista J. R. McCulloch y el radical M. P. Joseph Hume dirigieron un ataque en contra de las leyes restrictivas y persuadieron al Comité Selecto para los Artesanos y la Maquinaria de la injusticia y la inviabilidad de dichas leyes, argumentando que su único efecto consistía en descorazonar a los que habían traspasado la frontera con la idea de regresar a su tierra, a llevarlo a cabo, por la amenaza de ser perseguidos [3]. El Parlamento aceptó el razonamiento y procedió a revocar dichas leyes en 1825. Dos años más tarde, acalló las demandas del Comité para la Emigración, mediante la eliminación total de las leyes existentes sobre el tránsito de emigrantes, puesto que se consideraba que habían eleva-

[2] H. J. M. Johnston, *British Emigration Policy: «Shovelling Out Paupers»* (Oxford, 1972), chs. ii-iv; *Third Report from the Select Committee on Emigration from the United Kingdom*, P. P. 1826-1827, V (550), p. 7.

[3] *Sixth Report from the Select Committee on Artisans and Machinery*, P.P. 1824, V (51), pp. 590-591.

do el coste del pasaje hacia Norteamérica, superando la capacidad de muchos posibles emigrantes irlandeses. Con esta medida, la reacción en contra de las actitudes mercantilistas fue total y, a pesar de que los brotes de tifus en las embarcaciones dieron lugar a una nueva Ley de Pasajeros en 1825, se tomaron cuidadosas medidas para mantener una regulación que no incrementara los pasajes de forma prohibitiva [4].

La libertad para emigrar se vio acompañada por una expansión masiva de los medios para hacerlo. La expansión del comercio transatlántico durante las décadas posteriores a 1815 facilitaron a los emigrantes, más que nunca, el acceso al Nuevo Mundo. El número de embarcaciones destinadas al comercio de la madera y el algodón con los Estados Unidos se elevó ostensiblemente y éstas incluso aumentaron de tamaño. En vista de que los productos fabricados en Gran Bretaña que transportaban en su viaje de ida resultaban mucho menos voluminosos que la madera y el algodón que trasladaban a la vuelta, el espacio de carga sin utilizar estaba disponible para el transporte de emigrantes. Al menos, hasta que las leyes comenzaron a ser más estrictas a mediados del siglo, el equipamiento de un barco mercante para este fin suponía un desembolso mínimo para el altamente lucrativo tráfico de emigrantes. En consecuencia, los propietarios de los barcos participaron en este negocio con avidez. Cierto es que muchas de las embarcaciones que transportaban emigrantes no estaban acondicionadas para este propósito, tal como se verá en el capítulo VII. Sin embargo, el precio del pasaje alcanzó los niveles más bajos, de manera que todos, salvo la población que se encontraba absolutamente desprovista de recursos, podían permitírselo. Entre 1815 y 1830, el precio del pasaje desde Liverpool hasta Nueva York descendió desde 10 libras aproximadamente hasta 3,10 dólares; el precio de los pasajes hacia los puertos de la Norteamérica Británica —Quebec y St. John, Nueva Brunswick— disminuyeron aún más, estabilizándose entre 2 y 3 libras. Lo que contribuyó a mantener el precio de los pasajes fue que el tráfico de emigrantes se había convertido en un sector organizado del comercio. En Liverpool, Londres, Glasgow y otros puertos importantes, los agentes comerciales de pasajeros desataron una ofensiva que supuso

[4] Johnston, *op. cit.*, pp. 124-126; O. Macdonagh, *A Pattern of Government Growth, 1800-1860: The Passenger Acts and Their Enforcement* (London, 1961), pp. 66-78.

el equipamiento de las embarcaciones para el transporte de emigrantes, el establecimiento de redes de agentes para atraer clientes al negocio, así como una campaña publicitaria de carácter masivo [5].

En ocasiones, los historiadores han argumentado que la emigración europea del siglo XIX constituía una práctica sumamente atractiva, debido a la difusión popular de que gozaban las aventuras en América. Esta concepción sobre la emigración británica está lejos de ser cierta. Sin duda, durante las décadas posteriores a 1815, existía un interés generalizado entre los británicos hacia América y la posibilidad de emigrar, que se manifestó en los numerosos informes de viaje y las guías para emigrantes, así como en la frecuencia con que estos temas eran discutidos en periódicos y revistas. Pero muchas de estas publicaciones demostraron una actitud hostil hacia América y, en todo caso, no estaban excesivamente difundidas, puesto que se limitaban a la clase más culta. Ni siquiera las obras escritas con el fin específico de promover la emigración, como *Letters from Illinois* (1818), de Morris Birkbeck, fueron, al parecer, lo suficientemente efectivas. Las guías para emigrantes, por su parte, fueron escritas no tanto para estimular la emigración, sino para proporcionar a los que contemplaban la idea de partir el tipo de información necesaria para decidir el lugar de destino.

Las cartas escritas por los emigrantes constituyeron un catalizador de importancia mayor. Si bien es cierto que no todas aquellas que fueron publicadas en los periódicos estaban a favor de la emigración, y muchas de las que sí lo estaban tendían a ser dejadas de lado por los posibles emigrantes, puesto que estaban destinadas a promover la venta de determinadas tierras, o bien, respondían a otro tipo de intereses. Además, un aplicado estudiante que examinó las cartas de los emigrantes británicos concluyó que se trataba, en gran parte, de cartas personales y que, en algunos casos, los emisarios tenían la certeza de que saldrían del seno familiar [6]. No obstante, existen pruebas de que fueron ampliamente difundidas, causando importantes efectos. En 1834, un testigo de Northumberland declaró ante la Comisión para la Ley de los Pobres que

[5] M. L. Hansen, *The Atlantic Migration, 1607-1860* (Cambridge, MA, 1945), pp. 178-185.

[6] *Ibidem*, 152-154; Ch. Erickson, *Invisible Immigrants: The Adaptation of English and Scottish Immigrants in Nineteenth-Century America* (London, 1972), pp. 35-36.

> la información que recibimos de los particulares (en el Alto Canadá), describiendo, por lo general, una situación próspera (...) circuló por toda la parroquia y la vecindad y, tras crear una fuerte conmoción en la aldea, ha servido constantemente de estímulo para los habitantes [7].

Al parecer, las cartas de particulares constituían la fuente más fiable sobre la emigración y, por tanto, el estímulo más efectivo. Mientras que la palabra impresa había proyectado una imagen generalizada de América como un país rico en oportunidades económicas, todo indica que aquello que atrajo a los británicos al otro lado del Atlántico fueron imágenes específicas evocadas en las cartas de sus parientes o amigos, en las que eran descritos trabajos bien remunerados o granjas levantadas con pocos recursos.

Determinación de la magnitud del éxodo

La libertad para emigrar de que gozaron los británicos, al menos a partir de 1825, explica ampliamente la notoria insuficiencia de los datos estadísticos existentes al respecto. En aquellos países europeos en donde los emigrantes aún requerían un permiso oficial para partir o en donde, por otra parte, la emigración era restringida, el gobierno realizó grandes esfuerzos por mantener informes detallados de su magnitud, en ocasiones, mediante la realización de encuestas sistemáticas para determinar sus causas. Sin embargo, en Gran Bretaña, el motivo de dichas encuestas había desaparecido casi por completo, tras el rechazo de la idea que sostenía que la población constituía un recurso nacional que debía ser celosamente preservado dentro del territorio. Una vez que el gobierno comenzó a aceptar el fenómeno de la emigración, existió a continuación muy poca disposición para la realización de sondeos sobre lo que ya no se pretendía evitar. Después de la década de 1820, el gobierno sólo perseguía el control de los barcos de emigrantes mediante las Leyes de Pasajeros y proporcionar a aquellos que partían hacia las colonias la información necesaria sobre las condicio-

[7] *Report from His Majesty's Commissioners for inquiring into...the Poor Laws*, P.P. 1834, XXXVII, App. (C), pp. 48-49.

nes y las oportunidades existentes en ultramar. De todas maneras, la emigración era objeto de escasa atención por parte de las entidades gubernamentales. En 1841, las personas que levantaban los censos debían determinar el número de emigrantes que habían abandonado cada uno de los condados británicos desde el comienzo del año civil y sus informes resultaron imposibles de evaluar. Esta fue, sin embargo, la única ocasión en que esto tuvo lugar.

El historiador depende de las estadísticas oficiales de la emigración, que fueron recogidas y publicadas anualmente desde 1815 [8]. Ciertamente, constituyen un parámetro poco fiable, puesto que no registran la emigración propiamente dicha, sino el número de pasajeros que abandonaron los puertos británicos para dirigirse a destinos específicos en ultramar, en embarcaciones sujetas a las Leyes de Pasajeros. Las estadísticas correspondientes a la primera mitad del siglo XIX arrojan cifras excesivamente bajas y las correspondientes a la segunda mitad del siglo son excesivamente altas. Su poca fiabilidad durante el primer período se debe principalmente a la escasa amplitud de la definición legal de los términos «pasajero» y «barco de pasajeros». Antes de 1863, el capitán no estaba obligado a incluir a los pasajeros de cabina en el rol de tripulación y no se realizó ningún registro sobre los barcos de pasajeros que transportaban la correspondencia. De la misma manera, fueron omitidos los «barcos cortos», es decir, aquellos cuya proporción entre los pasajeros y el tonelaje era muy baja para someterlos a dicha ley. Otro factor que dio lugar a confusiones, produciendo el efecto contrario de sobreestimar la magnitud de la emigración, consistía en que, hasta 1912, las estadísticas no hacían distinción entre los emigrantes y los pasajeros de otro tipo, tales como los turistas, los hombres de negocios y otros viajeros o bien, los visitantes temporales. Resultaba incluso más confuso el hecho de que hasta finales de siglo, las estadísticas simplemente registraban la salida masiva de pasajeros y no ejercían control alguno sobre la «emigración de retorno», es decir, el número de emigrantes que regresaron a su lugar de origen, tal como sucedió a gran escala ya en la década de 1850. Sólo hasta 1876, cuan-

[8] N. H. Carrier and J. R. Jeffery, *External Migration: A Study of the Available Statistics, 1815-1950* (London, 1953). Dadas las deficiencias de las estadísticas, véase B. Thomas, *Migration and Economic Growth: A Study of Great Britain and the Atlantic Economy* (Cambridge, 1954), pp. 36-41.

do comenzaron a realizarse estadísticas periódicas sobre el desembarco de pasajeros en el Reino Unido, fue posible determinar con cierta exactitud el tráfico neto de emigrantes.

Estas estadísticas presentan otro tipo de deficiencias. Hasta 1853, no se hacía distinción entre las diversas nacionalidades que formaban la población británica en su conjunto, o entre los súbditos británicos y los extranjeros. A partir de entonces, la mayor parte de los pasajeros fueron considerados ingleses, escoceses (*scotch*), irlandeses o extranjeros, pero incluso durante la década siguiente, existió un grupo relativamente significativo —en su mayoría, pasajeros de cabina— que se encontraban bajo la designación de «no identificados». Incluso después de 1863, hizo falta otra distinción: al igual que los funcionarios estatales ingleses en general, los autores de las Leyes de Pasajeros rehusaban reconocer que los galeses constituían una nacionalidad aparte y les incluyeron entre los ingleses. Esto dejó de suceder a partir de 1908. Por lo tanto, sólo cuando la era de la emigración masiva llegó a su fin, las estadísticas oficiales comenzaron a hacer distinciones adecuadas e incluso entonces, su precisión era dudosa, en lo que respecta a las distintas nacionalidades que conformaron el flujo migratorio. Por todas sus limitaciones, las estadísticas publicadas sólo ilustran las características principales de la emigración británica durante los siglos XIX y XX. Quizás lo más llamativo sea el ascenso gradual del flujo migratorio y, por otra parte, el tiempo que transcurrió hasta llegar a su punto máximo. La emigración que tuvo lugar desde el área total del noroeste de Europa fue de duración limitada. Empezó a ser significativa en la década de 1830, adquirió proporciones masivas a mediados del siglo y, tras alcanzar cifras sin precedentes durante la década de 1880, disminuyó hasta alcanzar cifras relativamente insignificantes a finales del siglo. La emigración desde Gran Bretaña, sin embargo, tuvo una configuración distinta, experimentando una aceleración menor, pero manteniendo su nivel más alto durante mucho más tiempo, caracterizándose durante todo el siglo por un movimiento internacional de gran magnitud. Durante dicho período, la emigración británica sufrió una serie de fluctuaciones, cada una de las cuales fue de carácter más intenso que la anterior. La primera alcanzó su cenit aproximadamente a mediados del siglo, la segunda, aproximadamente en la década de 1880, y la tercera, durante la década precedente a la Primera Guerra Mundial. En contraste con lo que sucedió en Irlanda y Alemania, la emigración desde Gran

Bretaña no experimentó una caída irreversible en las últimas décadas del siglo; por el contrario, la curva fue inexorablemente en ascenso, de una cresta a la siguiente, incluso hasta principios del siglo xx. La cifra absoluta de la emigración británica apenas alcanzó su valor máximo en 1912, la correspondiente a Escocia sólo hasta 1932. El índice de emigración, es decir, la proporción de los emigrantes con respecto a la población total, siguió un esquema más complejo, pero, a diferencia de lo que se solía afirmar, el correspondiente a la segunda mitad del siglo fue superior al de la primera y no descendió de forma apreciable en los primeros años del siglo xx. Así pues, las características de la emigración británica contradicen de forma categórica la visión ampliamente extendida que sostiene que la industrialización contribuye a detener la emigración.

Sólo es posible emitir cifras aproximadas sobre el número de emigrantes británicos anteriores a 1853, año a partir del cual las nacionalidades empezaron a ser anotadas en los registros. La diferencia consiste en que desde finales de la década de 1820, un gran número indeterminado de pasajeros que partían hacia América desde el puerto británico de emigrantes más importante, no eran británicos sino irlandeses y, en mucha menor medida, alemanes. En la década de 1830, la proporción de irlandeses que partieron desde Liverpool sumaban, generalmente, dos tercios, y algunos sostenían que ascendía a cinco sextos. Durante la hambruna padecida en Irlanda inmediatamente después, la emigración desde Liverpool estuvo constituida casi por completo de irlandeses; en 1852, los Comisionados para la Emigración estimaron que, desde 1846, los irlandeses habían alcanzado nueve décimas partes del total de salidas desde Liverpool, así como una tercera parte de los que partieron desde Glasgow [9]. Estas cifras aproximadas han sido recientemente rebatidas, puesto que subestiman la cifra total de emigrantes ingleses: los datos arrojados por los censos americanos, según se ha afirmado, emiten una cantidad mucho mayor de emigrantes ingleses que partieron de puertos británicos, que los censos realizados en Gran Bretaña durante la misma época [10]. Sin embargo, el censo

[9] *Appendix G to the Third Report of the Commissioners for inquiring into the State of the Irish Poor in Great Britain, 1836*, P.P. 1836, XXXIV [40], pp. 508-509; *Twelfth Annual Report of the CLEC, 1852*, P.P. 1852, XVIII [1499].

[10] D. Baines, *Migration in a Mature Economy: Emigration and Internal Migration in England and Wales, 1861-1900* (Cambridge, 1985), p. 49.

americano de 1850 sugiere que las estimaciones británicas habían sobrevalorado la cifra de emigrantes ingleses. Demostró que los residentes en los Estados Unidos, nacidos en Inglaterra y Gales, ascendían a un total de 309.000, una cifra inferior a la arrojada por la tesis de que la gran mayoría de emigrantes que partieron desde Liverpool eran irlandeses. Si cuatro quintas partes de los 880.015 emigrantes que habían partido desde Liverpool hacia los Estados Unidos entre 1825 y 1849 fueron irlandeses (o alemanes), la quinta parte restante de ingleses ascendería a 176.019. Si se añade esta cantidad a la de las salidas desde otros puertos británicos hacia los Estados Unidos, que asciende aproximadamente a 188.000, obtenemos un total de 364.000 emigrantes británicos establecidos en los Estados Unidos.

Si hemos de confiar en estas cifras, cabe afirmar que, antes de la década de 1840, no tuvo lugar una emigración masiva desde Inglaterra, Gales y Escocia. Éstas sugieren que el total de salidas desde Gran Bretaña a todos los destinos de ultramar ascendieron a un total de 49.000 en 1832, y 54.000 en 1841, sin embargo, entre estas dos cifras tan elevadas, la media fue de 30.000. En 1843 y 1846, las cifras decrecieron posiblemente a menos de 20.000, lo cual no superaba las cantidades alcanzadas a finales de la década de 1820. El repentino aumento que tuvo lugar durante los últimos años de la década de 1840 marcó el comienzo de la primera ola migratoria británica de magnitud significativa. Las cantidades aproximadas sugieren que la emigración ascendió a 54.000 en 1842, posteriormente a 72.000 en 1849, y permaneció en aproximadamente 60.000 durante los tres años posteriores. A partir de ese momento, las estadísticas que toman en cuenta las distintas nacionalidades nos permiten ser más precisos. Éstas demuestran que la emigración británica alcanzó un promedio mayor a 76.000 durante el resto de la década de 1850, con crestas de 85.520 en 1853 y 116.838 en 1854. En comparación con Irlanda, esto constituía un índice migratorio poco elevado. Mientras que Irlanda, con una población de aproximadamente 8 millones de habitantes en 1841, perdió 2 millones de personas a raíz de la emigración durante la hambruna; Gran Bretaña, con una población de casi 18 millones de habitantes en 1850, sufrió una caída neta en la emigración durante la década siguiente de, aproximadamente, 700.000 personas. Durante la siguiente mitad del siglo, el nivel bruto de la emigración desde Gran Bretaña ascendió sustancialmente: las cifras más elevadas ascendieron a 144.653 en 1873,

214.375 en 1883, 331.584 en 1907 y 387.148 en 1912 [11]. Pero debido al número de emigrantes que regresaron, el número neto de salidas fue quizás un tercio menor y, entre 1850 y 1914, mantuvo un índice constante con respecto a la población que iba en aumento.

El controvertido fenómeno «*push-pull*» («repulsión-atracción»)

Los economistas y los historiadores económicos que han intentado explicar las marcadas fluctuaciones en los niveles de emigración, han debatido durante mucho tiempo sobre la relativa importancia de las condiciones de «repulsión» de los países europeos desde los cuales tuvo lugar la emigración, así como la «atracción» que ejercían las condiciones que se desarrollaron en los Estados Unidos y otros países de inmigrantes. Sus cuantiosos estudios, lejos de crear un consenso, sirvieron para acentuar sus diferencias, tanto en lo que respecta a los datos más destacados como a su metodología. La discusión sobre este asunto comenzó en 1926, cuando Harry Jerome concluyó que durante la segunda mitad del siglo XIX, la «atracción» que ejerció la prosperidad americana había ejercido una influencia mayor en el ritmo del flujo migratorio hacia los Estados Unidos, que la «repulsión» generada por la depresión que asolaba al país de origen [12]. Sin embargo, el análisis de Jerome resulta poco convincente en lo que respecta a la emigración británica, puesto que no hace clara distinción entre el nivel de emigración de Gran Bretaña y el de Irlanda. Tampoco realizó un estudio exhaustivo sobre los ciclos de la actividad comercial que tuvieron lugar en todos los países que atrajeron a un elevado número de emigrantes británicos. Una correlación más compleja entre la emigración y la actividad económica fue sugerida por Brinley Thomas, que no se ocupó de las fluctuaciones cíclicas a corto plazo en la actividad comercial, sino de los cambios significativos en los índices de crecimiento económico. Argumentaba que el curso del flujo migratorio estaba estrechamente relacionado con el ritmo del crecimiento económico de Eu-

[11] C. J. Erickson, «Who Were the English and Scottish Emigrants to the United States in the Late Nineteenth Century ?», in David V. Glass and Roger Revelle, eds., *Population and Social Change* (London, 1972), p. 349, Table I.

[12] H. Jerome, *Migration and Business Cycles* (New York, 1926), ch. viii.

ropa y América, especialmente los índices de crecimiento poblacional y el nivel de las inversiones nacionales y de ultramar. Antes de la década de 1870, Thomas encontró que las alzas en la actividad comercial americana tendían a seguir al aumento de la inmigración, sugiriendo que los factores de repulsión constituían una influencia mayor que los factores de atracción. Sin embargo, después de 1870, cuando los Estados Unidos adoptaron por primera vez una economía industrial en sustitución de la agrícola, un aumento de la inmigración presidió el alza, sugiriendo que la «atracción» que ejercía la prosperidad americana constituía la influencia dominante [13]. El análisis de Thomas representó un gran avance en la sofisticación de estos conceptos, sin embargo, descuidó un sinnúmero de aspectos, especialmente la naturaleza de los factores de repulsión que supuestamente impulsaron la emigración británica hasta antes de 1870. Las investigaciones más recientes de carácter cuantitativo han intentado esclarecer la relación entre dos tipos de variables: la salida anual de emigrantes y los cambios económicos y demográficos que tuvieron lugar en los países de emigrantes e inmigrantes. Sin embargo, al no existir un acuerdo sobre las variables importantes, las dificultades para cuantificar la emigración neta y los datos dispersos, junto con una incapacidad para incorporar en los modelos econométricos los efectos de las migraciones anteriores en la emigración actual, demuestran que los estudios cuantitativos no han contribuido aún de forma significativa en la comprensión de la emigración europea [14]. El problema para comprender las fluctuaciones en el flujo migratorio se torna más difícil cuando la emigración no tiene uno, sino diversos destinos, lo que, por supuesto, constituía una característica distintiva de la mayor parte de las emigraciones británicas durante el siglo XIX. El problema es relativamente menor en lo que respecta a la primera mitad del siglo, puesto que la gran mayoría de emigrantes partieron entonces tanto a los Estados Unidos como a la Norteamérica Británica. No es posible determinar con exactitud el número de personas establecidas en cada uno de estos lugares. El número de pasajeros que partieron hacia ambos lugares no constituye un punto de referencia seguro: una gran parte de los que embarcaron hacia las

[13] Thomas, *op. cit.*, pp. 83-122.
[14] Baines, *op. cit.*, pp. 19-23.

colonias norteamericanas sólo se veían atraídos por el bajo coste del pasaje, dirigiéndose inmediatamente después a los Estados Unidos. Para los ingleses y los galeses, los Estados Unidos eran desde un comienzo el destino predilecto, aunque esta preferencia no fue tan notoria sino hasta finales de la década de 1830. En contraste, la mayor parte de los emigrantes escoceses siguieron desde los comienzos de la década de 1850. a sus predecesores de principios del siglo XIX que se habían instalado en Canadá y las Provincias Marítimas; sin embargo, durante mucho tiempo a partir de entonces, las colonias norteamericanas no constituyeron un serio rival en cuanto a las preferencias de los emigrantes ingleses y escoceses. Entre 1850 y 1900, éstas sólo atrajeron a una cuarta parte del total que llegó a los Estados Unidos. Además, estas colonias sólo acogieron a unos pocos británicos durante aquella mitad de siglo, en comparación con Australia y Nueva Zelanda. Durante la fiebre del oro australiano de 1852-1854, más de la mitad del total de británicos se dirigieron a las antípodas. Incluso en fecha tan tardía como el año de 1862, los emigrantes que partieron hacia Australia y Nueva Zelanda excedieron en número la suma de las cifras totales correspondientes a los Estados Unidos y la Norteamérica Británica.

Sin embargo, los Estados Unidos fueron el destino elegido por una sustancial mayoría de emigrantes británicos durante el último tercio del siglo XIX. Esta proporción aumentó precipitadamente después de la Guerra Civil, alcanzando un 74 por ciento en 1869, antes de establecerse en un 60 y un 70 por ciento. La emigración británica más importante de la década de 1880 se distribuyó de una manera característica de finales del siglo XIX: de un total de 1.380.564 emigrantes entre 1880 y 1889, 891.728 (64 por ciento) partieron hacia los Estados Unidos, 271.468 (20 por ciento) hacia Australia y Nueva Zelanda, y 217.368 (16 por ciento) hacia Canadá. Sólo después de 1900, la afluencia se dirigió hacia las colonias británicas. La fluctuación que sobrevino a continuación fue de carácter drástico. En la década de 1890-1899, cuando la emigración británica ascendía a un poco más de un millón, sólo un 20 por ciento se había desplazado por los territorios del Imperio; entre 1900 y 1912, este sector constituyó un 59 por ciento de un total de más de dos millones, y en 1913, un 80 por ciento de un total ligeramente superior a tan sólo 300.000. A partir de 1905, el volumen de emigrantes británicos fue siempre menor, y en algunos casos,

sustancialmente menor que el de los que partieron hacia Canadá. A partir de 1911, también fue inferior al de los que se establecieron en Australia. Así pues, los Estados Unidos alcanzaron un triste tercer lugar en el rango de popularidad. En 1913, sólo atrajeron a un 17 por ciento del total de británicos, frente al 23 por ciento de Australia y el 60 por ciento de Canadá.

Resultaría más sencillo comprender los factores que intervinieron en la emigración desde Gran Bretaña, si tuviésemos mayores conocimientos sobre dicha población. Pero actualmente se desconocen innumerables elementos que influyeron especialmente en aquellos que emigraron durante las primeras décadas del siglo. Hasta 1876, la única información demográfica disponible tiene en cuenta a los emigrantes en su conjunto; posteriormente, las estadísticas sobre los emigrantes nos proporcionan datos particulares sobre la edad, el sexo, el estado civil, la ocupación y la nacionalidad de los emigrantes. Sin embargo, éstas no especifican los lugares precisos del país en que se establecieron, o bien, su lugar de nacimiento. En un intento por remediar esta deficiencia, Dudley Baines investigó su lugar de nacimiento en los censos británicos, con el fin de obtener estimados decenales tanto de la migración interna como de la de carácter internacional. Más adelante haremos una síntesis de sus conclusiones. Desafortunadamente, Baines limita sus investigaciones a las últimas cuatro décadas del siglo XIX [15]. Los informes realizados en los países de llegada resultan poco útiles, al menos las estadísticas de la inmigración propiamente dicha. Sin embargo, las listas americanas de pasajeros enviadas a Washington por los funcionarios de aduanas contenían en ocasiones una mayor cantidad de información, y los recientes trabajos relacionados con las mismas, realizados por Charlotte Erickson, proporcionan valiosas claves sobre los orígenes geográficos y la distribución ocupacional de los inmigrantes británicos [16]. Posiblemente, surgirán investigaciones de esta índole, con el fin de esclarecer parte del misterio que rodea el carácter de los emigrantes británicos, pero difícilmente se obtendrán resultados totalmente satisfactorios, a causa de la naturaleza fragmentaria de los datos. Dadas las limitaciones del material estadístico, los historiadores han

[15] *Ibidem*, ch. vi.

[16] Erickson, «English and Scots Emigrants», pp. 347-381.

acudido de manera más directa a otro tipo de fuentes. Existen abundantes datos al respecto, en vista de que la emigración constituía uno de los temas más discutidos de aquella época, pero la mayor parte de los comentarios de entonces eran vagos, superficiales y confusos. Ciertamente, la información de los periódicos hacía referencia, por lo general, a la salida de «grandes masas de emigrantes», sin indicar siquiera si se trataba de veintenas o de millares y, en pocas ocasiones, arrojaban datos precisos referentes al sector de la población que conformaban las multitudes de emigrantes. Incluso los datos sobre la emigración existentes en los informes de los comités parlamentarios constituían, por lo general, un subproducto de las encuestas sobre materias relacionadas con este tema, y no el resultado de una investigación sistemática.

La emigración británica durante el comienzo del período victoriano

A pesar del crecimiento industrial, Inglaterra, Gales y Escocia fueron países esencialmente agrícolas durante la primera mitad del siglo XIX. A partir de entonces, las dudas en torno a las circunstancias en las cuales se desarrolló la emigración comienzan necesariamente con el impacto de los cambios agrícolas. En 1815, la «revolución agrícola» no había comenzado aún y sus efectos en la población rural aún no eran totalmente palpables debido a la influencia contraria del auge agrícola característico de la Revolución Francesa y de las guerras napoleónicas. Sin embargo, los años prósperos pronto cesaron, incluso antes del fin de la guerra, y cuando la paz trajo consigo la competencia desde el extranjero, los precios del trigo descendieron precipitadamente. Dicho descenso continuó de forma descontrolada hasta 1835, causando grandes daños y desgracias. Si bien la depresión sólo afectó a las tierras de cultivo, incluso en dicho sector, ésta era de carácter intermitente y nunca se extendió totalmente. Pero en el sur y el este de Inglaterra, los efectos fueron más graves. El arrendamiento de tierras sufrió una interrupción, los ingresos por las propiedades en alquiler disminuyeron, gran parte de la tierra dejó de ser cultivada y, por último, con la disminución de la demanda de mano de obra agrícola, la miseria rural se convirtió en un mal crónico.

La miseria extendida en el sector agrícola empezó a servir de estímulo para la emigración al final de las guerras napoleónicas. George Flower, tras partir de Liverpool hacia Nueva York en abril de 1816, con el propósito de inspeccionar las tierras de Illinois, en donde se disponía a establecer una colonia inglesa junto con Morris Birkbeck, confió a su diario que su motivo fundamental para emigrar se debía a la «situación anómala del sector» [17]. Flower y Birkbeck eran granjeros excepcionalmente ricos, constituyendo un caso poco habitual entre los emigrantes de aquel período, sin embargo, la prensa afirmaba que un buen número de personas que habían partido de Inglaterra en el período inmediatamente posterior a la guerra eran «granjeros respetables» que poseían un capital suficiente como para adquirir tierras de cultivo en América. El volumen de la emigración agrícola difícilmente alcanzó cifras significativas hasta finales de la década de 1820 y principios de 1830, cuando se produjo un primer ascenso considerable en el flujo migratorio desde Inglaterra. Este fue el período durante el cual la miseria había comenzado a atacar las regiones agrícolas, con el consiguiente «alzamiento de los trabajadores de la aldea», levantamientos espontáneos durante los cuales se procedió al incendio de almiares, así como a la destrucción de maquinaria, afectando a trece condados ingleses, desde Kent hasta Dorset. Estos disturbios fueron neutralizados de forma inmediata e implacable: nueve trabajadores fueron ahorcados, 400 fueron conducidos a prisión y aproximadamente la misma cantidad fueron deportados a perpetuidad en las colonias australianas. Estos acontecimientos coincidieron con un fuerte aumento en la emigración, sin embargo, dicho aumento tuvo lugar tanto en condados en que reinaba la paz, como en los que presenciaron manifestaciones violentas [18].

Las presiones económicas que motivaron a la población a emigrar no fueron precisamente las mismas que las que impulsaron a los trabajadores que devengaban sueldos de hambre a iniciar revueltas. Los condados con un alto índice de emigración no tenían en común el descontento social, sino una agricultura poco próspera. Esta afirmación fue corroborada, en 1833, por uno de los testigos ante el Comité Se-

[17] Ch. Boewe, ed., *Prairie Albion: An English Settlement in Pioneer Illinois* (Carbondale, IL, 1962), p. 9.

[18] *Liverpool Mercury*, 14 June 1816, 18 May 1821; *The Times* [London], 23 April 1818.

lecto para la Agricultura en el Parlamento. Al negar que la emigración respondía a causas políticas, aseguró que «se debía simplemente al deseo de obtener un margen suficiente entre el valor de la producción agrícola y el coste de la misma». Los testigos del comité estuvieron de acuerdo en que los emigrantes no pertenecían a ninguna clase en particular. Los que habían emigrado desde Hampshire o Sussex, por ejemplo, incluían, al parecer, a «algunos de los mejores y algunos de los peores». La mayoría de los testimonios sugieren, sin embargo, que los emigrantes eran, por una parte, pequeños granjeros y, por otra, el sector más próspero de la clase trabajadora. Resultaba extraño encontrar granjeros realmente acaudalados entre los emigrantes y a los más pobres —a menos que contaran con la ayuda de los contribuyentes o bien, de terratenientes particulares— les resultaba imposible viajar por la falta de medios. Un granjero del North Riding de Yorkshire, en donde «no había ningún municipio y casi ninguna familia, pero en donde algunos de cuyos habitantes y parientes habían partido a América», describió a los emigrantes de su localidad de la siguiente manera:

> Eran pequeños propietarios inmersos en deudas y obligados a vender su tierra. Partieron, diciendo que si permanecían aquí, no habría para ellos más que pobreza; y se marcharon con el resto de sus bienes, temerosos de perderlo todo. Muchos de los granjeros que perdían dinero se marcharon. Los labriegos que partieron eran, por lo general, lo mejor que (...) hemos tenido, diciendo que se arruinarían si permanecían aquí. Uno que estaba casado y tenía un hijo, después de ahorrar 20 o 30 libras, se marchó antes de agotar su dinero. Además, (...) otros llegaron aún más lejos: todo su dinero se había terminado y fueron enviados, en muchos de los casos, al extranjero a expensas de las parroquias... [19].

Esta descripción era idéntica a las narraciones de los testigos de otras regiones agrícolas. Es posible deducir que la composición social y las causas de la emigración agrícola inglesa durante la década de 1830 eran muy similares a las que caracterizaron el sudoeste de Alemania durante la misma época. En ambos países, no era el apremio generado

[19] *Report from the Select Committee on Agriculture, 1833*, P.P. 1833, V, Qns. 4217-4221, 10034, 2552.

Glasgow
Edinburgh
ESCOCIA
NORTHUMBERLAND
IRLANDA
DEL NORTE
Belfast
CUMBERLAND
DURHAM
MAR DEL NORTE
Isla de MAN
WEST-MORLAND
YORK
MAR DE IRLANDA
LANCASTER
Leeds
Hull
IRLANDA
Dublin
Liverpool
Manchester
Sheffield
CHESHIRE
DERBY
NOTTINGHAM
LINCOLN
CAMBRIDGE & ELY
GALES
INGLATERRA
STAFFORD
RUTLAND
NORFOLK
SHROPSHIRE
LEICESTER
WARWICK
Birmingham
HUNTS & PET
SUFFOLK
HEREFORD
WOR-CESTER
NORTHAMPTON
BUCKINGHAM
BEDFORD
HERTFORD
ESSEX
GLOUCESTER
OXFORD
Swansea
Tamesis
Canal de Bristol
Bristol
WILTSHIRE
BERKSHIRE
Londres
SURREY
KENT
SOMERSET
HAMPSHIRE
SUSSEX
DEVON
DORSET
CORNWALL
Canal de la Mancha
Islas SCILLY
FRANCIA
INGLATERRA.
FRONTERAS DE CONDADO ANTES DE 1974

por la ambición, sino la incertidumbre sobre su porvenir, lo que obligaba a las personas a emigrar. Si bien en las zonas rurales las dificultades de carácter social eran el resultado de un desempleo crónico y prolongado, en las ciudades industriales florecientes la causa residía en las frecuentes depresiones de carácter cíclico. Las mayores emigraciones de trabajadores industriales tuvieron lugar, al parecer, durante los peores momentos de desempleo urbano: 1816, 1819, 1826-1827, 1830-1831 y 1841-1842. Durante estas depresiones, la emigración industrial afectó principalmente a la mano de obra cualificada. En marzo de 1825, un importante agente de pasajeros de Liverpool afirmó que los grupos de emigrantes hacia los Estados Unidos correspondientes a los dos años anteriores a la caída económica «estaban formados fundamentalmente por fabricantes de [...] Lancashire y Yorkshire», muchos de ellos eran hilanderos de la industria algodonera, operadores de telares mecánicos, así como estampadores de percal, cuyos pasajes habían sido pagados por empleadores americanos [20]. La influencia de los ciclos comerciales se refleja en un informe realizado por otro observador conocedor de esta problemática, al final de la depresión. A. C. Buchanan, quien ocupó el cargo de agente de inmigración en Quebec, informó desde Liverpool en 1828, que la mayor parte de los emigrantes que partían de dicho puerto eran trabajadores del campo junto con sus familias, procedentes principalmente de los condados del sur.

> Muy pocos industriales participaron en la emigración, pero las familias de los que partieron en 1826 y 1827 emigran en grupos considerables, y sus pasajes han sido pagados en los Estados Unidos por familiares [21].

Contrario a lo que podría pensarse, la emigración industrial no cesó durante los tiempos de bonanza: siempre existió un flujo migratorio constante de hombres capacitados, atraídos por los salarios elevados de América. La próspera década de 1830 fue testigo del éxodo de tejedores e hilanderos de Lancashire, mineros y herreros de Staffordshire y el sur de Gales, fabricantes de alfombras de Kidderminster

[20] *Third Report from the Select Committee on Emigration*, P.P. 1826-27, V, Qn. 2241.
[21] *C.O.* 384/20, A.C. Buchanan to R.W. Hay, 22 May 1828.

y Kilmarnock, así como de los trabajadores de las minas del estaño de Cornwall [22]. Sin embargo, las cifras continuaron bajas hasta el retorno de un período de gran depresión en 1841-1842, época durante la cual la prensa publicaba numerosos informes sobre la manera en que el desempleo y la miseria estaban despojando a los pueblos industriales del norte de sus obreros más cualificados. Sin embargo, en cuanto mejoró el panorama económico, la emigración cesó desde lugares como Manchester, Huddersfield, Sheffield y Leeds. En mayo de 1843, un diario de Liverpool llamó la atención sobre «un cambio notable» de los antecedentes laborales de los nuevos emigrantes.

> El año pasado, la mayoría de emigrantes pertenecían a la clase de industriales y este año, en contraste, sólo se han marchado unos pocos, mientras existe un marcado incremento en el número de inmigrantes pertenecientes a las clases agrícolas [23].

La idea extendida sobre el hecho de que durante la primera mitad del siglo XIX, excepto durante los períodos de depresión industrial, una gran mayoría de emigrantes ingleses pertenecían a las clases rurales, antes que al sector urbano, se vio fortalecida por las estadísticas recogidas en los censos de 1841 [24]. En las parroquias se hicieron encuestas con el fin de determinar el número de emigrantes durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 5 de junio. A pesar de que se trataba, tal como hemos visto, de un año caracterizado por una fuerte emigración procedente del área industrial, de carácter poco habitual, los emigrantes urbanos, al parecer, no superaron de forma notoria a los trabajadores del campo, en caso de haber sido así. De un total de 9.569 emigrantes ingleses, sólo un poco más de una cuarta parte procedían de los cinco condados más altamente industrializados y otra cuarta parte pertenecía a siete condados menos industrializados. Incluso bajo la improbable suposición de que la mayoría de los emigrantes de estos siete condados pertenecieran a la clase industrial y no a la clase agrí-

[22] R. T. Berthoff, *British Immigrants in Industrial America, 1790-1950* (Cambridge, MA, 1953), pp. 31, 39, 48, 58, 63.

[23] *Liverpool Mercury*, 29 October 1841, 25 March, 1 April, 13, 27 May, 1842; *Liverpool Albion*, n.d., citado en *The Times* [London], 23 May 1843.

[24] *Census of Great Britain, 1841: Abstract of Answers and Returns...*, P.P. 1843, XXII.

cola, es improbable que los emigrantes de la industria constituyeran más que una escasa mayoría.

Las cifras correspondientes a 1841 destacan tres grupos distintos de condados, por constituir regiones relativamente afectadas por una fuerte emigración. Se trata de los condados más industrializados —Lancashire y el East Riding de Yorkshire—, los cuatro condados exclusivamente agrícolas de la costa del sur, situados entre Kent y Dorset, y los cinco condados del West Country, en donde la agricultura era la fuente principal de empleo, aunque presentaba un importante desarrollo de la minería y la industria textil. Estas tres regiones no tenían características en común excesivamente visibles. Sus actividades económicas eran de índole distinta y no todas pasaban por períodos de dificultad. De hecho, no existe una clara relación entre el índice de emigración y el salario medio semanal. Mientras el número de emigrantes de los condados agrícolas de bajos salarios resultaba elevado, tal como sucedía en Dorset y Somerset, resultaba aún mucho más elevado en los condados agrícolas con salarios considerablemente altos, como en Kent y Sussex. En todo el territorio inglés, el índice de emigración sólo alcanzaba un 0,7 por millar, constituyendo una cifra poco elevada en cualquier caso y, según los cánones irlandeses, resultaba insignificante. Incluso a comienzos de la década de 1830, el índice migratorio total en Irlanda ascendió a un 11,5 por millar y durante la Gran Hambruna de 1845-1849, fue incluso mucho mayor. Los índices de emigración más elevados correspondieron a Sussex y Cornwall, en donde se registraron tasas de 2,5 y 2,3 personas por millar. En situación opuesta se encontraban los condados agrícolas situados al norte y al nordeste de Londres, así como los condados de la zona industrial del Midland, en donde el índice nunca superó el 0,5 por millar. Estas variaciones no se explican fácilmente, pero posiblemente responden al modelo de migración interna, que en la mayor parte de los casos sólo comprendía distancias cortas. La disponibilidad de empleo urbano en las zonas cercanas de la región de los Midland y, sobre todo en Londres, hicieron de la migración interna, más que de la emigración, la alternativa predilecta de las clases rurales desposeídas de las regiones circunvecinas.

La práctica de 1841 de realizar cuestionarios en las parroquias, en donde se solicitaban detalles sobre la emigración, no fue llevada a cabo durante el próximo censo efectuado una década más tarde. Esto significa que resulta imposible identificar el origen geográfico de la primera

ola migratoria realmente importante de Gran Bretaña, que tuvo lugar en la primera mitad del siglo. Sin embargo, Charlotte Erickson proporcionó ciertas pistas sobre el carácter de estos grupos migratorios en su análisis sobre las listas de pasajeros americanas correspondientes a los años 1846-1854 [25]. La muestra es mucho menor que lo que se esperaba, pero de resultar representativa, se deduce que los emigrantes procedían de los mismos lugares del país que durante 1841, que un número relativamente mayor de personas partieron hacia América desde las zonas rurales y que los habitantes de las ciudades más densamente pobladas no se encontraban representados de forma suficiente entre los emigrantes. Sin embargo, debe recordarse que los datos sólo se refieren a la emigración a los Estados Unidos, que sólo captaba a una minoría de emigrantes británicos de aquel período. En vista de que no se ha realizado aún un análisis comparable sobre la emigración a otros destinos, tales como las colonias de la Norteamérica Británica y las de Australia, no resulta posible, por lo general, emitir conclusiones precisas sobre los orígenes de los emigrantes británicos.

Dada la continua inexactitud de los datos, desconocemos enormemente el carácter de la emigración británica hasta la década de 1870. Las estadísticas oficiales hacen posible trazar las fluctuaciones en las salidas, aunque no es posible explicarlas, así como de inferir que el número de trabajadores industriales cualificados entre los emigrantes británicos aumentó durante las décadas de 1850 y 1860. Esta inferencia responde a numerosos informes encontrados en la prensa de los tiempos de la Guerra Civil en adelante, sobre una emigración continuada y activa desde los distritos metalúrgicos y carboníferos de Staffordshire y el sur de Gales, las localidades textiles de Lancashire y los centros mineros de Cornwall [26]. En los tiempos de la depresión, como la «hambruna del algodón» de Lancashire y la caída económica del carbón y el comercio textil de finales de la década de 1860, se tendía a considerar la pérdida de mano de obra cualificada como una respuesta comprensible, por no decir lamentable, a los tiempos difíciles. Sin embargo, en muchas ocasiones, se veían sorprendidos al comprobar que

[25] Erickson, «English and Scots Emigrants», pp. 360, 362, 363.

[26] *The Times* [London], 15 August, 25 November, 1863, 5, 26 April, 23 May, 2 October, 1866, 4 June 1867, 21 May 1868, 3 May 1869.

la emigración no decaía en los momentos de ascenso comercial. De esta manera y según los informes, la cantidad de mineros del carbón y los trabajadores de la industria del hierro que se habían marchado del sur de Gales en 1865, cuando los salarios eran entre un 15 y un 20 por ciento más elevados que lo que habían sido tres años antes, motivaron al periódico *The Times* a considerar que el movimiento migratorio era el producto de un estímulo artificial. La «manía migratoria» del sur de Gales sólo podía ser atribuida a las falsas imágenes y las esperanzas engañosas difundidas por los contratistas de la industria americana [27]. Estos argumentos no carecían del todo de fundamento. Algunos agentes de la Compañía Americana de Emigrantes, organizada con el fin de proporcionar mano de obra cualificada procedente de los grupos de inmigrantes a la industria americana, desarrollaron sus actividades en el sur de Gales y otras regiones industriales británicas entre 1864 y 1866, pero sus esfuerzos sólo consiguieron reunir a unos pocos centenares de trabajadores de las minas de hierro y obreros textiles [28].

Los habitantes de las ciudades y las «golondrinas»: emigrantes de finales del siglo XIX

El año de 1869 fue decisivo en la historia de la emigración desde las islas británicas. En los 50 años anteriores y tal vez durante más tiempo aún, el total anual de inmigrantes ingleses había sido excedido por el de los emigrantes irlandeses. A partir de este momento sucedió, por primera vez, todo lo contrario. Esta situación había de mantenerse hasta el final de la era de la migración internacional a gran escala y, lo que es más, esta disparidad iba en constante aumento. En 1882, la proporción a favor de los ingleses fue de dos a uno, en 1905, de cuatro a uno y en 1912 era casi de ocho a uno. La sustitución de los irlandeses por los ingleses como el mayor grupo de emigrantes del Reino Unido, fue sugerentemente descrita en 1877 por Robert Giffen, funcionario del

[27] *Ibidem*, 7 August 1865, 5 April 1866.

[28] Ch. Erickson, *American Industry and the European Immigrant, 1860-1885* (Cambridge, MA, 1957), pp. 9-11, 17-28.

ministerio de Comercio, responsable de recoger las estadísticas sobre la emigración [29].

> Las variaciones en la composición de la denominada emigración se relacionan probablemente con el hecho de que (...) las estadísticas presentan cifras más elevadas que en el pasado, de personas que no son emigrantes en realidad.

A medida que la balanza se inclinaba a favor de los ingleses, señaló, la afluencia hacia el extranjero iba adquiriendo un carácter más temporal. Con el fin de ilustrar una disminución en la verdadera emigración, Giffen centró su atención en el margen, cada vez menor, existente entre la salida y la llegada de pasajeros; en 1876, efectivamente, en lo que a los Estados Unidos se refiere, ambos movimientos estaban casi equiparados, al punto de que virtualmente no existía una emigración neta. En su opinión, dicha conclusión se veía confirmada por dos comparaciones que había realizado entre el flujo migratorio hacia los Estados Unidos y el correspondiente a Australia. La primera se basaba en la distribución según la edad y el sexo: en el caso de los emigrantes que partieron hacia los Estados Unidos, había un número relativamente inferior de niños y una proporción mucho mayor de hombres solteros y mujeres. La segunda consistía en que los trabajadores agrícolas eran mucho más numerosos entre los emigrantes que partieron hacia Australia y, entre los que viajaron a los Estados Unidos, prácticamente no había ninguno. Esto fue confirmado por Giffen al afirmar que mientras la emigración a Australia perseguía el propósito de establecerse, «la denominada emigración hacia los Estados Unidos [...] [era] realmente de carácter muy distinto».

La falta de permanencia a que aludía Giffen siguió constituyendo una característica de gran parte de los viajes transatlánticos desde Gran Bretaña durante los siguientes cuarenta años. A pesar de que la emigración temporal siempre ha sido considerada un rasgo característico de la *nueva* inmigración desde el sur y el este de Europa, el número de emigrantes británicos que regresaron a su país fue posiblemente mayor

[29] *Statistical Tables relating to Emigration and Immigration from and to the United Kingdom in the Year 1876*, P.P. 1876, LXXXV, p. 7.

que el correspondiente a otros grupos. Dudley Baines ha estimado que desde la década de 1870 a 1914, aproximadamente un 40 por ciento de los pasajeros británicos que partieron a Norteamérica regresaron a su patria [30]. La razón principal por la cual un número cada vez mayor de personas viajaron en ambas direcciones por el norte del Atlántico, se debía a que los barcos de vapor, que habían destituido virtualmente a los barcos de vela en el tráfico de emigrantes durante la década de 1870, dieron lugar a una travesía más breve y, por otra parte, redujeron los riesgos. Cuando la economía norteamericana se encontraba en alza, los emigrantes británicos partieron hacia Occidente, y durante la depresión, muchos regresaron a su país. Pero incluso durante los tiempos de bonanza, existía un importante tráfico de «golondrinas», apodo asignado a los emigrantes temporales por los americanos resentidos. Muchos británicos embarcaban hacia América durante la primavera con la firme intención de regresar a su país en el otoño. Dicha práctica era especialmente popular entre los trabajadores de la construcción —albañiles, yeseros, pintores, carpinteros y plomeros— cuyos negocios se clausuraban durante el invierno americano. En la década de 1880, entre 700 y 800 albañiles ingleses y escoceses se desplazaron para trabajar en Nueva York durante todos los años.

> Durante el invierno, no verás a ninguno de ellos; trabajan durante el viaje de regreso en los barcos de vapor (...) y lo que perciben en una semana les permitirá regresar nuevamente [31].

A mediados de la década de 1870, la emigración británica mantuvo cifras poco elevadas, y su cota máxima durante el siglo XIX tuvo lugar en 1876. El número de partidas aumentó apreciablemente al final de la década y permaneció en niveles elevados, hasta que tuvo lugar un fuerte declive durante la depresión de 1893. Hasta fechas recientes se han tenido escasos conocimientos sobre los emigrantes durante este período. Debido a la falta de datos fidedignos acerca de la ocupación y el lugar de origen de los emigrantes, los historiadores han tenido que basarse principalmente en las conjeturas. Algunos de ellos dieron cuen-

[30] Baines, *op. cit.*, pp. 128-130, 279.
[31] Berthoff, *op. cit.*, p. 82.

ta del número relativamente elevado de salidas, al resaltar las dificultades experimentadas por grupos específicos de trabajadores industriales, pero sobre todo, consideraron que se trataba esencialmente de un producto de la miseria de la región agrícola que acompañaba la caída de dicho sector en Gran Bretaña durante la «Gran Depresión». Sin embargo, los trabajos realizados por Charlotte Erickson en base a las listas de pasajeros de Nueva York, han demostrado la inconsistencia de dichos argumentos, en lo que concierne a la emigración a los Estados Unidos a finales de la década de 1880. Sus análisis le condujeron a pensar que los emigrantes ingleses y escoceses de aquellos años no partían desde las zonas rurales, sino de las ciudades y que se trataba en su mayoría de trabajadores no cualificados —jóvenes, en gran parte— y varones sin familia, antes que de artesanos especializados [32]. Las listas de pasajeros de los barcos en que se basan estas conclusiones se limitan a un breve período de años (1885-1888) y a los primeros meses de dichos años. Sin embargo, tienen el raro mérito de estar basados en la investigación empírica y, además, coinciden con los hallazgos de Ross Duncan, quien encontró que los emigrantes que habían recibido ayuda, dirigiéndose al Nuevo Gales del Sur entre 1879 y 1886, pertenecían igualmente a las zonas urbanas. Dudley Baines, asimismo, ha demostrado que la emigración entre 1861 y 1901 constituía un fenómeno predominantemente urbano [33].

La gravedad de la caída económica agrícola de 1873-1896 no está en cuestión. A pesar de que la ruina de la agricultura en Inglaterra —que muchos esperaban tras el rechazo de las Leyes del Maíz de 1846— no se produjo de inmediato, los productores de trigo vivieron una era de adversidad en la década de 1870 cuando el grano a bajo precio, procedente de América, comenzó a inundar el mercado británico. Los precios del trigo se desplomaron repentinamente y continuaron descendiendo durante 40 años, sin ascender nuevamente de forma significativa antes de la Primera Guerra Mundial. Como consecuencia, una gran extensión de tierra de labranza fue sustituida por los pastizales: entre 1866 y 1911, se perdieron dos millones de acres de tierra para el

[32] Erickson, «English and Scots Emigrants», pp. 367-373; W. E. Van Vugt, «Running from Ruin ?: the emigration of British farmers to the U.S.A. in the wake of the repeal of the Corn Laws», *EHR*, 2nd ser. XLI, n.° 3 (1988), pp. 411-428.

[33] Baines, *op. cit.*, p. 147.

cultivo. Por otro lado no existe duda alguna sobre la magnitud de la despoblación rural durante este período. El total de agricultores y ganaderos no varió sustancialmente, sin embargo el número de trabajadores agrícolas descendió precipitadamente: de 962.000 en 1871, a 621.000 en 1901. La sustitución de la tierra de cultivo por los pastizales sólo constituyó una de las causas de la reducida demanda de mano de obra agrícola, igualmente importante fue el uso cada vez más extendido de la maquinaria agrícola, que reducía la necesidad de mano de obra.

No obstante, las sucesivas encuestas oficiales realizadas aproximadamente durante un cuarto de siglo, a partir de 1880, sobre el estado de la agricultura británica y la población rural, dieron pocos indicios para creer que la emigración procedía en gran medida de los distritos rurales. Ciertamente, a pesar de que la despoblación rural constituía uno de los muchos temas investigados por la Comisión Richmond en 1881-1882, sus extensos informes contienen sólo un número reducido de referencias a la emigración transatlántica pero, por otra parte, presenta innumerables informes de casos de jóvenes varones que abandonaron sus poblados con el fin de encontrar empleo dentro del territorio británico —en las ciudades, en los ferrocarriles y en las minas—. El informe realizado por la Real Comisión del Trabajo, una década después, consideró la migración desde las zonas rurales de manera similar, argumentando que se trataba principalmente de personas que viajaban a las ciudades, y que no realizaban viajes transatlánticos. Sin embargo, éste fue un período en el cual un buen número de agencias realizaron intensos esfuerzos por trasladar a través del Atlántico a los agricultores pobres y desplazados del área rural. En las décadas de 1870 y 1880, las compañías americanas y canadienses de ferrocarriles, como la Northern Pacific, la de Santa Fe, la de Burlington y Missouri y la Canadian Pacific, dirigieron intensas campañas de colonización en Gran Bretaña, empleando a cientos de agentes, publicando periódicos sobre la emigración e inundando el país con carteles publicitarios que realzaban las ventajas de sus respectivas tierras. Los estados de Occidente, las provincias de la pradera canadiense y el gobierno del Dominio Canadiense acometieron la misma empresa, rivalizando entre sí en cuanto a lo extravagante de su propaganda. Missouri es descrito como un lugar en donde «40 millones de personas conviven en medio de la abundancia y el confort»; Colorado era «una Meca para todas las clases sociales»;

Minnesota era casi un paraíso en donde los que estaban dispuestos a trabajar arduamente y con cierta cuota de ambición, podían «cambiar la tiranía y los duros trabajos sin recompensa, propios del Viejo Mundo, por la libertad y la independencia del Nuevo Mundo». Sin embargo, los resultados fueron difícilmente proporcionales al esfuerzo realizado. Los planes proyectados por el estado y las compañías de ferrocarril atrajeron en total a unos pocos millares de inmigrantes británicos [34].

Los informes proporcionados por los agentes de emigración canadienses durante las décadas de 1870 y 1880 explican ampliamente la razón por la cual un número relativamente bajo de agricultores británicos habían emigrado durante la Gran Depresión. La política migratoria canadiense perseguía en aquella época promover la emigración de arrendatarios granjeros, trabajadores agrícolas, sirvientes domésticos y niños bajo una adecuada supervisión, pero trataba de descorazonar a los mecánicos, los artesanos, los peones camineros, los trabajadores en general y los dependientes de los comercios. Durante repetidas veces, no obstante, los agentes canadienses en Gran Bretaña protestaron por encontrarse en desventaja al competir por la captación de inmigrantes contra los agentes de las colonias australianas, que ofrecían pasajes gratuitos y otro tipo de asistencia. Ni siquiera el sistema de garantía para los pasajeros, implementado por el gobierno del Dominio durante un tiempo, en la década de 1870, y que permitía a emigrantes selectos obtener pasajes a dos tercios del precio normal, bastaban para poner en marcha una emigración realmente importante hacia Canadá. Los agentes coincidían en atribuir la causa a la extrema pobreza de las clases que ellos deseaban atraer. «Cantidades ilimitadas» de trabajadores agrícolas estaban, según se tenía conocimiento, ávidas y deseosas de emigrar, pero carecían totalmente de los medios para hacerlo. Uno de los agentes destacó, en 1872,

> la gran dificultad (...) con respecto a los trabajadores agrícolas, está en que se trata de gente pobre que vive prácticamente al día, siendo en

[34] T. C. Blegen, «The Competition of the Northwestern States for Immigrants», *WMH,* III (1919), pp. 3-29; R. C. Overton, *Burlington West: A Colonization History of the Burlington Railroad* (Cambridge, MA; 1941); O. O. Winther, «English Migration to the American West, 1865-1900», *HLQ,* XXVII (Feb. 1964), pp. 159-173; P. Taylor, *The Distant Magnet: European Emigration to the U.S.A.* (London, 1971), pp. 78-82.

> su mayoría incapaces de pagar incluso parte del pasaje para realizar la travesía hacia América, que, en realidad resulta breve y proporcionalmente barata [35].

Sin embargo, la pobreza no constituyó la razón —o, en todo caso, no fue la razón principal— por la cual otros elementos de la población agrícola permanecieron en su lugar de origen. Muchos arrendatarios manifestaron, por su parte, un excesivo conservadurismo, el deseo de la llegada de tiempos mejores, el obstinado rechazo a la sola idea de abandonar la propia tierra, salvo en casos de extrema desgracia. Las autoridades canadienses realizaron grandes esfuerzos para conseguir agricultores que trabajaran la tierra en alquiler, especialmente mediante la invitación de una delegación que visitó el Dominio en 1879. Se esperaba que sus informes fuesen más convincentes que la propaganda de las agencias de emigración. Sin embargo, los resultados fueron turbadores, si no, al menos para un agente canadiense éstos resultaron sorprendentes. En 1879, John Dyke recalcó:

> Los agricultores ingleses siempre han constituido una raza de hombres que permanecía en sus tierras (...) En muchos casos, han cultivado el mismo trozo de tierra durante el transcurso de muchas generaciones y no están dispuestos a entregarla sin antes oponer una firme resistencia [36].

Dos años más tarde, Dyke informó que a pesar de que la depresión agrícola continuaba, había emigrado un número comparativamente inferior de granjeros.

> Tras las conversaciones con numerosas autoridades sobre el asunto agrícola, he tenido conocimiento sobre el hecho de que un gran número de agricultores arrendatarios, en vez de emigrar, han viajado a los suburbios de los núcleos urbanos principales y se han dedicado al desarrollo de granjas lecheras, la jardinería comercial y otras ocupaciones semejantes [37].

[35] DCSP 1873, n.° 26, *Report of the Minister of Agriculture... for 1872,* p. 101.
[36] *Ibidem,* 1880, n.° 10, *Report... for 1879,* p. 126.
[37] *Ibidem,* 1882, n.° 11, *Report... for 1881,* p. 193.

Así pues, no cabe duda que Charlotte Erickson estuvo en lo cierto al concluir que la fuerte emigración de la década de 1880 procedía principalmente de los pueblos y las ciudades británicas y no de las zonas rurales. Los datos disponibles en las listas de pasajeros de los barcos no revelan si los habitantes de las ciudades procedían originalmente del área rural: lo único que aparecía registrado era su último lugar de residencia. Sin embargo, Dudley Baines ha utilizado desde entonces los lugares de nacimiento proporcionados por los censos, así como un complejo modelo econométrico para demostrar que al menos un 45 por ciento del total de emigrantes habían nacido y crecido probablemente en un entorno urbano, otro 20 por ciento constituía un grupo de trabajadores que se trasladaron por etapas del campo a la ciudad, es decir, campesinos que, en primera instancia, viajaron a la ciudad y posteriormente, atravesaron el océano y, finalmente, un tercio emigró directamente desde el campo [38].

El análisis a que fueron sometidas las listas de los barcos americanos, también llevaron a Charlotte Erickson a concluir que, a excepción de los mineros y los obreros de la construcción, los artesanos especializados no estaban representados de forma significativa entre los emigrantes que viajaron a los Estados Unidos en la década de 1880. El grupo más numeroso registrado en su muestra estaba constituido por trabajadores urbanos carentes de conocimientos de la industria, que conformaban el grupo más susceptible a los duros ciclos de desempleo de la década y el más sensible al regreso de la prosperidad americana después de 1879. No es posible asegurar por completo si ella estaba en lo cierto al afirmar que la fuerte emigración urbana de finales de la década de 1880 estaba constituida, en gran medida, por obreros no cualificados. Una de las razones reside en la relevancia otorgada durante las discusiones públicas de aquella época a la necesidad de una asistencia del estado, que no estaba garantizada, en caso de que los trabajadores en paro hubiesen de ser trasladados en grupos numerosos. Todos coincidían en que los miembros menos cualificados de la fuerza laboral urbana eran, debido a su pobreza, los que menores posibilidades tenían para trasladarse.

Además, algunos contemporáneos que tuvieron la oportunidad de realizar encuestas acerca de las características ocupacionales de los emi-

[38] Baines, *op. cit.*, pp. 251, 264.

grantes, estuvieron muy lejos de coincidir en que se trataba principalmente de trabajadores no cualificados. Los encuestadores eran los consules americanos en Europa, quienes, en dos ocasiones, fueron requeridos por el Departamento de Estado, la primera ocasión en 1886 y la segunda en 1888, a presentar informes sobre la magnitud y el carácter de la emigración a los Estados Unidos desde sus respectivos distritos consulares. Los informes entregados por los cónsules en el Reino Unido eran inusualmente exhaustivos y, a pesar de que en algunos casos éstos eran inexactos por no reconocer las limitaciones de las estadísticas británicas sobre la emigración, la mayor parte de dichos informes era producto de una investigación independiente, que revelaban un genuino intento por calcular la distribución ocupacional de los emigrantes [39]. A pesar de no expresarlo de forma directa, los cónsules asumían, al parecer, la idea de que los emigrantes británicos eran de carácter predominantemente urbano. Pero en 1886, las opiniones sobre el carácter de la mano de obra —cualificada o no— eran divergentes. Las encuestas realizadas en el área de Manchester indicaron, al parecer, que en vista del aumento del nivel de vida, los obreros especializados de la industria algodonera de Lancashire no continuaron emigrando en igual medida que veinte años atrás. En efecto, un informante aseguró categóricamente que la emigración desde Lancashire consistía en aquellos momentos, en gran parte, en trabajadores no cualificados. Pero la emigración desde los condados del sur y el oeste tenía un carácter más variado, según se afirmaba. El cónsul Lathrop de Bristol informó:

> La emigración, al igual que la harina amasada con rodillo, puede ser de dos clases: la primera, de excelente y la segunda, de pésima calidad. La crema y nata de la población industrial, los previsores, los ambiciosos, se marchan y de igual modo lo hacen los vagabundos, los errantes y los holgazanes, pero la mayor parte de los emigrantes de este distrito pertenecen a la primera clase. La segunda clase puede tener intenciones de emigrar, sin embargo no le es posible obtener los medios para hacerlo [40].

[39] USCD, *Emigration and Immigration. Reports of the Consular Officers of the United States, 1887*, 49 Congress, 2nd session, House Ex. Doc., n.º 157; *Ibidem, reports of Diplomatic and Consular Officers concerning Emigration from Europe..., 1888*, 50 Congress, 1st session (1888), House Misc. Doc., n.º 572, Part 2.

[40] *Ibidem, Emigration and Immigration, 1887*, pp. 375, 422-426, 451-452.

Por otra parte, los informes de 1888 coinciden, casi en su totalidad, en que la emigración consistía en gran medida en hombres cualificados. El cónsul Wigfall en Leeds, a pesar de percatarse de que las opiniones diferían en cuanto a las cifras, declaró que la mayoría de los agentes de pasajeros a quienes había consultado consideraban que los comerciantes y los trabajadores cualificados superaban enormemente en cantidad a los trabajadores comunes. Un informe similar fue emitido por el cónsul Grinnell en Bradford. Los emigrantes de dicha área

> pertenecían casi por completo a la clase más elevada de artesanos: expertos clasificadores de lana, maquinistas, capataces, directores y supervisores de fábricas.

Asimismo, el cónsul Hughes en Birmingham aseguró que durante los últimos veinte años, muchos de los trabajadores más capacitados e inteligentes de la ciudad habían sido encontrados entre los extensos grupos de emigrantes a los Estados Unidos. Los joyeros, los fabricantes de botones, los fabricantes de armas y los trabajadores del vidrio habían sido grupos especialmente numerosos [41]. Este ejemplo resulta, por supuesto, fragmentario y poco informativo en cuanto a las cifras. Pero sería poco conveniente dejarlo de lado, hasta que se efectúe una investigación más exhaustiva.

El imperialismo y el interés por Canadá

Durante la década inmediatamente anterior a la Primera Guerra Mundial, el flujo migratorio desde Gran Bretaña se encaminó decisivamente hacia Canadá. Las estadísticas indican un cambio drástico en este sentido. En 1899, la emigración a los Estados Unidos era seis veces mayor que la correspondiente a Canadá. Sin embargo, entre 1905 y 1914, el número de salidas hacia Canadá excedió al de los Estados Unidos durante todos los años, excepto en 1909. De 1911 a 1913, el total canadiense duplicaba, al menos, el de los Estados Unidos. Los observadores contemporáneos tendían a atribuir esta variante a un fortalecimiento del sentimiento imperialista y al atractivo de los Domi-

[41] *Ibidem, Reports of Diplomatic and Consular Officers, 1888,* pp. 14, 32-35.

nios Canadienses. Sin embargo, ninguna de las dos explicaciones resulta del todo convincente. En efecto, existía un entusiasmo popular mucho mayor por el Imperio, aproximadamente alrededor del cambio de siglo, especialmente durante la época del aniversario de diamantes de la reina Victoria en 1897. No obstante, surgió una ola similar de patriotismo imperial durante su aniversario de oro diez años antes, sin producirse efectos notorios en las preferencias de destino de los emigrantes. Dos años más tarde, en 1889, el funcionario a cargo de la Oficina de Información para los Emigrantes informó al Comité para la Colonización que las clases trabajadoras «no demuestran inclinación alguna por permanecer bajo el amparo de la bandera británica, y se dirigen al país en que pueden desarrollarse mejor, o bien, en donde desarrollan lazos afectivos» [42]. Así pues, añadió, las personas no viajaban a América en calidad de expatriados, mientras que en el caso australiano esto sí sucedía, debido a las enormes distancias.

Resulta evidente que Canadá había realizado un esfuerzo sin precedentes para atraer emigrantes británicos. Clifford Sifton, el dinámico ministro del Interior del gobierno de Laurier entre 1896 y 1906, destinó millones de dólares en una intensa campaña para poblar el oeste canadiense. Entre otras actividades, acrecentó enormemente el número de anuncios publicitarios en los periódicos británicos y aumentó el número de agentes a sueldo y a comisión. Pero la única novedad con respecto a la publicidad residía en su magnitud. Canadá había intentado durante un siglo atraer a los agricultores británicos, sin embargo, tal como hemos visto anteriormente, obtuvo escasos resultados. Incluso en esta ocasión, el Dominio encontró dificultades para acabar con la fama de ser un territorio caracterizado por sus congelados eriales, «Nuestra Señora de las Nieves», tal como Kipling la denominó. Así pues, mientras los esfuerzos de Sifton para reunir emigrantes habían alcanzado modestos resultados, concluyó que si Manitoba y el noroeste de Canadá debían ser poblados por agricultores, debía confiar fundamentalmente en la inmigración procedente del continente europeo y los Estados Unidos [43].

Ciertamente, la extensa y creciente avalancha de emigrantes británicos hacia Canadá que tuvo lugar aproximadamente después de 1903,

[42] *Report of the Select Committee on Colonisation, 1889*, P.P. 1889, X (274), Qns. 1938-1939, 1944-1946.

[43] J.W. Dafoe, *Clifford Sifton in Relation to His Time* (Toronto, 1931), *passim*.

debía relativamente poco a una campaña publicitaria, que otorgaba una mayor importancia a las tierras fértiles y desocupadas del Dominio, sus abundantes cosechas de trigo y sus incomparables oportunidades de cultivo. Aún más importante era el hecho de que Canadá estaba siendo sometida a un rápido proceso de urbanización. Se trataba de un país fundamentalmente agrícola, sin embargo, la confección textil comenzó a experimentar un espectacular crecimiento, especialmente en Ontario. En 1914, Toronto, Hamilton y Kingston eran importantes centros industriales, al igual que Montreal. Incluso Manitoba, el noroeste canadiense y la Columbia Británica estaban lejos de ser totalmente rurales: Winnipeg era hasta entonces la única colonia densamente habitada, pero situada más al oeste —a lo largo de los ferrocarriles de la Canadian Pacific, que habían llegado hasta Vancouver en 1885— existían una serie de colonias urbanas en expansión. Las ciudades canadienses ofrecían el tipo de empleo que los emigrantes británicos aparentemente buscaban, la mayoría de los cuales presentaban antecendentes urbanos. De esta manera, durante los doce meses precedentes al 31 de marzo de 1908, que presenciaron la mayor emigración registrada hasta la fecha en la historia de Canadá, sólo había 14.279 granjeros y trabajadores rurales entre los británicos, pero por otro lado, habían llegado 22.760 mecánicos y 12.188 trabajadores en general. Sólo es posible emitir una suposición sobre el giro en la emigración hacia el Canadá, adjudicable al creciente número de «nuevos inmigrantes» que se encaminaban a Estados Unidos desde el sur y el este de Europa. Si bien no es posible determinar si estos «nuevos inmigrantes» limitaron el número de oportunidades disponibles para los antiguos inmigrantes en los Estados Unidos, su sola presencia en dicho país pudo haber desanimado a los británicos a viajar en dicha dirección. Ciertamente, tal fue la idea expresada por el periódico británico de mayor difusión, *Daily Mail*, de carácter imperialista y consciente de su supremacía, él, cuando animaba a sus lectores a emigrar dentro de los confines del Imperio y especialmente hacia Canadá. Para el *Daily Mail*, los emigrantes británicos eran mejor aconsejados si se les animaba a dirigirse al Canadá, en donde encontrarían a sus semejantes, «la fuerte raza británica», antes que a los Estados Unidos, cuya población estaba siendo degradada por las «razas europeas de poco valor» [44].

[44] R. A. Wells, «The Voice of Empire: *The Daily Mail* and British Emigration to North America», *HI*, XLIII, n.º 2 (February, 1981) pp. 240-257.

V

EMIGRACIÓN CELTA, 1815-1914

Conexiones célticas y contrastes

En lo que respecta a los tres países que conforman la Gran Bretaña, los factores que determinaron la emigración a gran escala fueron fundamentalmente los mismos. Sin embargo, en lo que respecta al flujo procedente de la franja céltica, existen una serie de condiciones locales especiales que imprimen características diferentes, así como ritmos diferenciados. Las historias de la emigración de Gales y Escocia difieren en determinados puntos de la de Inglaterra y ciertamente, resultan diferentes entre sí. Así, cabe afirmar que Escocia tuvo una tradición de emigración continua como extensión del éxodo de las Tierras Altas de la década de 1760, mientras que la emigración procedente de Gales estuvo prácticamente suspendida por espacio de casi una centuria después de 1700, cuando tuvo lugar el traslado de los cuáqueros a Pensilvania. En el período comprendido entre 1815 y 1914, el número de emigrantes procedentes de Escocia siempre fue más alto que el de los procedentes de Gales y, mientras que la emigración escocesa siguió creciendo en el transcurso del siglo xx, Gales prácticamente dejó de exportar gente aproximadamente hacia los años posteriores a 1880. Los naturales de Cornwall y la isla de Man, otros dos grupos de origen celta, no estaban clasificados como tales en los registros de emigración o inmigración, sino simplemente como ingleses o británicos, pero sus especiales características dan pie a que se les analice de forma individualizada.

Emigrantes e inmigrantes galeses

En lo que respecta a Gales —y ciertamente, esto también puede aplicarse a Escocia— la emigración transoceánica fue cuantitativamente menos importante en el siglo XIX que la migración interna. La aceleración del despoblamiento del campo, lo cual constituyó una característica notable de la vida galesa a partir de la década de 1830 en adelante, se concretó en la transferencia de un gran e indeterminado número de personas procedentes de los condados agrícolas del Principado en dirección a los distritos ricos en carbón y hierro del sur de Gales. Pero he aquí que incluso una cantidad de individuos aún más numerosa pudieron haber ido a otras partes del Reino Unido. El censo británico de 1891 puso de manifiesto que había 228.616 nativos de Gales viviendo en Inglaterra y, al mismo tiempo, 2.309 en Escocia. En 1890, el año en el cual el número de residentes galeses en Estados Unidos alcanzó su cota máxima, el censo americano arrojó un total de tan sólo 100.079. Efectivamente, también había inmigrantes galeses en un número significativo en Canadá, Australia, Patagonia y en otros territorios, pero el número total de éstos estaba muy lejos de alcanzar la suma total de aquellos que vivían en Inglaterra.

La gran afluencia de personas hacia los yacimientos carboníferos del sur de Gales, especialmente a Monmouth y Glamorgan trajo no sólo trabajadores agrícolas provenientes del propio Gales, sino que también aportó gentes de otras partes. Fundamentalmente, provenían del sudoeste de Inglaterra y de Irlanda e, incluso en menor medida, de Escocia, aunque la gran mayoría de los inmigrantes escoceses solían escoger el camino hacia Inglaterra. En las últimas décadas del siglo XIX, la gran expansión industrial convirtió a Gales, si se contempla de la manera adecuada, en un país de inmigración antes que un territorio de emigración. Hacia los primeros años del siglo XX, estaba absorbiendo inmigrantes no galeses en un número bastante cercano al de los Estados Unidos [1].

[1] D. Williams, «Some Figures Relating to Emigration from Wales», *BBCS*, VII (May, 1935), pp. 396-415; D. Williams, *A History of Modern Wales* (London, 1950), pp. 228-230, 245; K. O. Morgan, *Rebirth of a Nation: Wales, 1880-1980* (Oxford, 1981), pp. 5-7.

Los condados de Gales (hasta 1973).

El éxodo rural galés

La reactivación de la emigración galesa en la década de 1790, tras un largo intervalo de un siglo, fue consecuencia de la miseria agrícola. Si bien las guerras de Francia habían traído la prosperidad a los granjeros de las Tierras Bajas, muchos granjeros de las colinas experimentaron tiempos duros. Se beneficiaron del alto precio de los productos lácteos, pero al cultivar trigo en pequeñas cantidades, sufrieron acentuadamente la escasez y el alto precio del maíz. Estas malas condiciones dieron lugar a la partida en dirección a los Estados Unidos de muchos granjeros de las Tierras Altas como los procedentes de Llanbrynmair, Montgomeryshire, quienes emigraron en un solo grupo en 1795 [2]. Los años de la guerra constituyeron un período de enclaustramiento en Gales, pero como en el resto de Gran Bretaña, éste no tuvo como resultado la activación del proceso de despoblamiento. Esto fue consecuencia de la consolidación de explotaciones agrícolas en unidades de mayor tamaño, un proceso que había comenzado en aquellos años y que continuó desarrollándose en el transcurso del siglo XIX. Otro factor que a la larga contribuyó al desplazamiento de la población agrícola fueron los cambios producidos en el sistema de arrendamiento de las tierras. Con la esperanza de aumentar las rentas a corto plazo, los propietarios se negaron a renovar contratos durante mucho tiempo y en su lugar, prestaron las granjas de año en año. La inseguridad del arrendamiento se convirtió en una amarga injusticia después de 1815, cuando la depresión que afectó a todo el conjunto de la agricultura británica trajo la miseria a los agricultores galeses tanto de las Tierras Altas como a los de las Tierras Bajas [3].

Incluso cuando la larga depresión agrícola llegó a su fin, hubo muchos elementos en el estado de la agricultura galesa que causaban descontento. A lo largo del siglo, el sistema de tenencia de tierras de Gales exhibía muchas de las características que asolaron la tierra de Irlanda. En ambos países había una extendida sed de tierras, un profundo sentimiento de arraigo al suelo y una serie de métodos agrícolas

[2] Dodd, *op. cit.*, p. 23; E. G. Hartmann, *Americans from Wales* (Boston, MA), pp. 62-63.

[3] Williams, *Modern Wales*, pp. 197ff.

Gales: mapa general que muestra las tierras por encima de los 600 pies y las principales poblaciones y ciudades.

anticuados. Los campesinos galeses e irlandeses compartían muchas injusticias: inseguridad en el arrendamiento, la fijación arbitraria de la renta e inadecuadas compensaciones por los cultivos al final del período de arrendamiento. Asimismo, existía una divergencia similar en lo que respecta a la religión, así como a la cultura y los orígenes sociales entre los que cultivaban el suelo y aquellos a quienes pertenecía. En Gales, esto se daba entre granjeros y jornaleros que hablaban galés y que eran fundamentalmente disidentes religiosos y los propietarios conservadores, pertenecientes a la iglesia anglicana.

El hecho de que un inicuo sistema de tierras produjese un gran número de inmigrantes procedentes de Irlanda pero, al mismo tiempo, un número menor procedente de Gales, fue una consecuencia de que la presión poblacional en la tierra galesa sólo era la mitad de intensa que la que existía en Irlanda. Gales, con una superficie de aproximadamente 21.000 kilómetros cuadrados, tenía una población en 1841 de poco más de un millón de habitantes. En aquel tiempo, Irlanda tenía que abastecer a aproximadamente 8 millones de personas en una superficie de unos 84.000 kilómetros cuadrados. Por otra parte, los campesinos galeses no dependían exclusivamente de los productos del suelo como ocurría con los irlandeses. La mayor parte de los pequeños propietarios y los labradores en Gales tenían otra ocupación además de las labores propiamente agrícolas; por ejemplo, realizaban trabajos textiles o de minería. En Gales, las relaciones de clase en la comunidad agrícola no eran tan rígidas como lo eran en Irlanda, o en Inglaterra o Escocia. Los agricultores galeses no diferían en mucho en lo que respecta a la posición social de los jornaleros que empleaban, y estos últimos, a su vez, eran a menudo pequeños terratenientes o, en todo caso, tenían la esperanza de llegar a convertirse en uno de ellos. Aún más importante era el hecho de que, al contrario de lo que ocurría con los irlandeses, los galeses desplazados por los cambios agrícolas tenían otras alternativas para encontrar otro empleo antes que tomar la decisión de abandonar el país. Las zonas industriales de las regiones centrales de Inglaterra y el norte del país estaban al alcance de la mano y en la propia región galesa, la industrialización, fuertemente concentrada en el sur del país, resultó suficientemente importante como para absorber una considerable proporción de aquellos desarraigados procedentes del interior del país.

Sin embargo, hubo un flujo apreciable de agricultores galeses aproximadamente en los cincuenta años que siguieron a 1815. La mayor parte de ellos se dirigió a los Estados Unidos. En las décadas de

1820 y 1830, los destinos más habituales eran la parte alta del estado de Nueva York y el estado de Ohio. Hacia 1850, estos destinos fueron sustituidos por Wisconsin, Iowa y Missouri. En los años inmediatamente posteriores a las guerras napoleónicas, se establecieron tres pequeñas colonias agrícolas en la Norteamérica Británica. La primera de ellas, proyecto realizado por un granjero llamado John Richards, consistía en un grupo de 112 emigrantes procedentes de Carmarthenshire y Cardiganshire, los cuales viajaron a bordo del bergantín *Fanny*, desde Carmarthen hacia Nueva Escocia, en la primavera de 1818. Desembarcaron en Halifax en agosto y fundaron un asentamiento a 8 kilómetros de Shelburne y lo denominaron Nueva Cambria. Al año siguiente, otro bergantín, el *Albion*, trajo 183 emigrantes procedentes de Caernarvon que fundaron el asentamiento de Cardigan en Nueva Brunswick. Más tarde, en 1821, un tercer grupo procedente de Llansamlet, una localidad cercana a Swansea, se instalaron en el municipio de Londres, en el Alto Canadá. Esta expedición estaba conducida por John Matthews, un hombre de Glamorgan que había vivido durante algún tiempo en los Estados Unidos y que, habiendo regresado a Gales, justo antes de la guerra de 1812, encontró a sus hermanos y sus hermanas, así como a sus familias, en un estado de pobreza tal, que decidió marchar con ellos a Canadá. Al viajar al Alto Canadá en 1817, compró 200 acres de tierra en la Colonia Talbot, creada por un importante colonizador, el coronel Thomas Talbot. Posteriormente, Matthews volvió a Gales para traer consigo a sus parientes, 34 de los cuales se embarcaron junto a él en Bristol con destino a Quebec, en abril de 1821, con el fin de configurar el núcleo del asentamiento de Londres. A continuación, fueron seguidos por otros 200 emigrantes galeses y hacia la década de 1830, por otra cantidad equivalente que obtuvieron tierras en los municipios cercanos de Williams, McGillivray y Biddulph. Al contrario que lo que ocurrió en las colonias de Nueva Escocia y Nueva Brunswick, el asentamiento del Alto Canadá conservó su identidad galesa durante mucho tiempo, favorecido por la proximidad de un excelente mercado en la floreciente ciudad de Londres, convirtiéndose hacia 1900 en una de las comunidades agrícolas más prósperas del Canadá [4].

[4] Hartmann, *op. cit.*, pp. 64-73; F. T. Rosser, *The Welsh Settlement in Upper Canada* (London, Ontario, 1954); P. Thomas, *Strangers from a Secret Land: The Voyages of the Brig «Albion» and the Founding of the First Welsh Settlements in Canada* ((Llandysul, Wales, 1986).

El censo galés de 1831 mostró que si bien la población de los distritos agrícolas generalmente aumentaba, muchos municipios sufrieron un despoblamiento debido a la emigración hacia América. El censo de 1841 proporcionó una visión general al respecto [5]. Reveló que 1.149 personas habían emigrado desde Gales y Monmouthshire, entre el 1 de enero y el 5 de junio de 1841, lo cual indicaba una tasa de inmigración de aproximadamente 1,6 por millar, mientras que la tasa de emigración inglesa ascendía a 0,7. Los contingentes más numerosos provenían de los condados puramente agrícolas, con Cardigan y Carmarthen suponiendo aproximadamente la mitad del total, y los procedentes de Montgomery constituían una quinta parte. Las referencias detalladas acerca de los orígenes regionales se perdieron tras esa fecha, pero puede considerarse que los emigrantes galeses constituían una mayoría sustancial de los agricultores ya en la década de 1850, si bien la alta proporción de habitantes urbanos entre los emigrantes mormones procedentes de Gales equilibraron la balanza.

A pesar de constituir un alivio para la miseria agrícola en Gales, las cuestiones referentes a la reforma agraria comenzaron a enturbiarse de forma muy marcada en la década de 1850. Su abogado más conocido fue el reverendo Samuel Roberts (1800-1885), un párroco independiente, editor y arrendatario de una granja en las Tierras Altas en Llanbrynmair, Montgomeryshire, una villa que había visto partir emigrantes en dirección a América incluso desde el primer contingente de 1795. Habiendo fundado en 1845 un periódico, *y Cronicl*, hizo campaña desde sus columnas en favor de diferentes reformas en las cuales se incluía una política pacifista y la abolición de la esclavitud. En 1850, el duro trato al que fue sometida su propia familia por el propietario de las tierras le convirtió en el paladín de la lucha campesina galesa contra los propietarios, los diezmos, los fuertes impuestos y las contribuciones a la iglesia. Pero he aquí que, hacia 1855, perdió las esperanzas de cambiar las cosas y terminó por aceptar que la emigración ofrecía la única esperanza de emancipación posible. En ese mismo momento, William Bebb, el primer gobernador de Ohio nacido en las colonias, cuyo padre había emigrado desde Llanbrynmair a los Estados

[5] *Report of the Royal Commission on Land in Wales and Monmouthshire, 1896*, P.P. 1896, XXXIII [c.8221], p. 52n.

Unidos en 1795, así como otro pariente suyo, Edward Bebb Jones, también nativo de Llanbrynmair, llegaron a Gran Bretaña. Bebb estaba buscando financiación para el ferrocarril mientras que el propósito que atraía a Jones a Inglaterra consistía en vender tierras en Kentucky y Tennessee, convertido en agente de dichas propiedades. Los dos americanos persuadieron a Roberts y a un grupo de asociados de que comprara un terreno de 75.000 acres en el este de Tennessee con el propósito de fundar un asentamiento galés. En junio de 1856, el hermano menor de Roberts, Richard, abandonó Gales con un pequeño grupo, para fundar la colonia de Tennessee, que fue bautizada con el nombre de Brynyffynnon. Encubriendo el hecho de que Tennessee era un estado esclavista, Samuel Roberts publicitó el proyecto de forma considerable, incluso mediante la utilización de medios extravagantes, con la esperanza de reclutar a un gran número de colonos. Pero cuando se embarcó hacia América en mayo de 1857, llevó consigo a tan sólo 20 o 30 de sus compañeros, muchos de los cuales le abandonaron cuando llegaron a Ohio debido a los informes descorazonadores que provenían de Brynyffynnon. Al llegar a Tennessee, Roberts descubrió rápidamente que había sido engañado. La tierra que había comprado no había sido reconocida de forma adecuada y la validez del título de propiedad se convirtió en un asunto legal tratado en las cortes. La cuestión se deterioró aún más cuando el estallido de la guerra civil norteamericana convirtió determinadas partes de Tennessee en un campo de batalla y cuando Roberts se negó a un tiempo a abandonar el estado y a aceptar que continuara la guerra con el propósito de liberar a los esclavos; terminó por convertirse en un personaje profundamente impopular tanto en los estados del norte como en su propia tierra. En 1867, Roberts volvió a Gales, retornando brevemente a los Estados Unidos al año siguiente, con el propósito de liquidar todo cuanto aún quedaba de su malograda colonia [6].

Mientras Roberts estaba en América, el descontento agrario no sólo persistió sino que asumió un carácter crecientemente político. Esto se produjo a causa de las acciones punitivas que emprendieron los propietarios *Tories* (N. del T.: conservadores) después de las elecciones de

[6] W. S. Shepperson, *Samuel Roberts: A Welsh Colonizer in Civil War Tennessee* (Knoxville, Tennessee, 1961).

1859 en Merionethshire, y de forma más acusada, tras las elecciones de 1868 en Carmarthenshire y Cardiganshire. Muchos arrendatarios que se habían abstenido de votar o que habían votado contrariamente a los deseos de sus señores, recibieron avisos de desahucio, otros vieron incrementadas sus rentas o fueron informados de que la asistencia a los servicios de la iglesia anglicana constituían una condición *sine qua non* para poder ser arrendatario [7]. Estos sucesos fueron la causa de una enorme y duradera indignación en Gales y durante mucho tiempo se creyó, a nivel popular, que produjeron una emigración a gran escala. Indudablemente, algunos de los arrendatarios desahuciados emigraron como resultado del tratamiento recibido, pero el descontento agrario no parece, ni entonces ni más tarde, incluso cuando adquirió matices políticos o religiosos, haber tenido un efecto sustancial en las salidas del país. Las amargas relaciones entre los propietarios y los arrendatarios persistieron durante décadas, culminando en la denominada Guerra del Diezmo que se desarrolló entre 1886 y 1891, pero esto no tuvo como resultado un éxodo masivo. La comisión territorial galesa informaba en 1896, que en aquellas áreas en donde en los primeros años del siglo se había producido un incremento sustancial en la emigración de agricultores hacia América, existían razones para creer que

> en los años recientes, especialmente en los últimos veinte años, el número de aquellos que han emigrado a los Estados Unidos desde los distritos agrícolas de Gales ha caído considerablemente [8].

La emigración galesa al Canadá, por espacio de mucho tiempo en suspenso desde el establecimiento de tres pequeños asentamientos en los primeros años del siglo, parecía haberse vuelto insignificante incluso cuando Canadá realizó grandes esfuerzos en la década de 1890, encaminados a poblar las provincias de la pradera. En 1894, una delegación de arrendatarios galeses recorrió Manitoba y Saskatchewan a expensas del gobierno canadiense y elevó un informe favorable. Tres años más tarde, un galés que hablaba el idioma de su tierra, W. L. Griffiths, que había emigrado al Canadá siendo niño en 1881, fue en-

[7] Williams, *Modern Wales*, pp. 250-262.
[8] *Report...on Land in Wales, 1896*, p. 54.

viado a Gales como agente de emigración para publicitar las ventajas que ofrecía el Dominio. Finalmente, en 1899, David Lloyd George, el portavoz más importante de un resurgente Gales, fue incluido en la campaña de Griffiths y realizó una extensa visita al Canadá. Pero no hay pruebas de que todos estos esfuerzos diesen buenos frutos y las únicas dos comunidades galesas organizadas establecidas en Canadá en el transcurso de estos años no provenían del propio Gales. Una de éstas era el asentamiento de Wood River en Alberta, aproximadamente a 90 kilómetros de Edmonton, fundada inmediatamente después de 1990 por agricultores de Nebraska y otros provenientes de las grandes praderas norteamericanas. La otra, establecida en Saskatchewan en 1902, fue —como se explicará en el capítulo IX— el resultado de la afluencia de colonos procedentes del asentamiento galés en la Patagonia [9].

Emigrantes galeses procedentes de regiones industriales

La industrialización de Gales comenzó en el siglo XVIII, acelerándose en las décadas inmediatamente posteriores a 1815. Los canales y las vías del ferrocarril pusieron fin a la lejanía geográfica del Principado y abrieron el camino para el desarrollo a gran escala del comercio del carbón y el hierro. La introducción de la turbina de vapor posibilitó la búsqueda de minas de carbón más profundas, en principio en los valles de Merthyr y Aberdare y, posteriormente, en los dos valles de Rhondda. Hacia la década de 1830, la introducción de un nuevo proceso en el cual el carbón de antracita podía ser utilizado para fundir mineral de hierro, supuso un enorme estímulo a la producción de carbón en el sur de Gales, que producía el 90 por ciento del total de la antracita existente en el Reino Unido. Al mismo tiempo, surgió una floreciente exploración de antracita sin humo, especialmente útil para los barcos de vapor y, en el transcurso de los ochenta años siguientes, se produjo un crecimiento ininterrumpido. En 1913, las minas del sur de Gales alcanzaron un récord de 56 millones de toneladas de produc-

[9] C. Bennett, *In Search of the Red Dragon: The Welsh in Canada* (Renfrew, Ontario, (1985), p. 94; L. H. Thomas, «Welsh Settlement in Saskatchewan, 1902-1903», *WHQ*, 4 (Oct. 1973), p. 436.

ción, de los cuales el 70 por ciento se exportó, y Cardiff se convirtió en el puerto de exportación de carbón más grande del mundo. La abundancia y la proximidad del carbón barato, conjuntamente con las innovaciones tecnológicas en lo que respecta a los procesos de fundición, permitieron a la industria del hierro del sur de Gales expandirse y atender las altas demandas de hierro en el transcurso de la era del ferrocarril. En la década de 1850, los hornos de fundición galeses producían una cuarta parte del hierro laminado del Reino Unido. La introducción de los métodos Bessemer y los sistemas de chimeneas abiertas en la década de 1860, significó el reemplazo del hierro por el acero. Pero he aquí que el cierre generalizado de las fundiciones de hierro galesas constituyó el preludio de una enorme expansión de la producción de acero, seguida del transporte de las industrias que utilizaban hierro desde los valles del interior hacia la costa con el propósito de facilitar la importación de mineral de hierro extranjero. Exceptuando un período de estancamiento en la década de 1880, la industria galesa del acero, localizada en lugares como Port Talbot, Newport y Cardiff, creció prósperamente cuando comenzó a suministrar los rieles para la construcción del ferrocarril en el norte y en el sur del continente americano, así como en otros lugares [10].

Si bien la producción minera sufrió recurrentes depresiones, la fabricación de acero surtió a los mercados extranjeros. Conjuntamente con la continua necesidad americana de los conocimientos industriales galeses, estos factores explican en gran parte la magnitud que alcanzó la emigración industrial galesa. En la década de 1830, podían encontrarse mineros y trabajadores del hierro galeses en número considerable en Pensilvania y Ohio, atraídos por las altas recompensas que podían obtener. En el transcurso de las siguientes décadas hubo un continuo flujo migratorio y en 1857, un visitante americano en viaje por el sur de Gales informaba que cada minero con el que había tenido ocasión de conversar tenía

> o bien un padre, un hermano, un hijo, un tío, un sobrino, un primo o, al menos, un amigo íntimo en América, y que asimismo, él mismo había estado pensando en marcharse [11].

[10] Williams, *op. cit.*, pp. 213-226; Morgan, *op. cit.*, pp. 60-63.
[11] *Miners Journal*, 11 April 1857, cited in Berthoff, *op. cit.*, p. 49.

En los últimos años de la década de 1860, hubo miles de emigrantes, cuando tuvo lugar una disminución cíclica en la demanda de carbón, que coincidió con una crisis en la industria del hierro. Lo que ocurrió en las siguientes décadas no está del todo claro. Según Brinley Thomas, la creencia popular en un éxodo industrial masivo desde Gales en el último tercio del siglo XIX no constituye una hipótesis que pueda ser convenientemente demostrada. Thomas sostenía que la emigración procedente de Gales disminuyó en los años inmediatamente posteriores a 1880, puesto que los yacimientos carboníferos del sur de Gales, por entonces en su máxima cota de expansión, absorbieron el excedente poblacional de gentes procedentes del campo galés, antes que proceder a exportar sus propios obreros al otro lado del mar [12]. Las estadísticas americanas de inmigración parecen confirmar la tesis de Thomas, al menos en lo que se refiere al nivel de inmigración galesa: dichos informes demuestran que tan sólo 12.600 galeses llegaron a los Estados Unidos en la década de 1881-1890. Pero he aquí que Dudley Baines da una explicación radicalmente diferente. Mientras que admite que la emigración galesa fue inferior en la década de 1880 que lo que había sido en los años 60 y los 70, afirma que después de todo, debió haber sido muy considerable, teniendo en cuenta el alto número de emigrantes procedentes del campo galés. Asimismo, piensa que la caída en la inmigración galesa, suministrada por los registros americanos, constituye más una apariencia que una realidad, puesto que «la mayor parte de los inmigrantes galeses fueron registrados como británicos» [13]. Aun así, no parecen existir suficientes pruebas que demuestren una alta emigración rural galesa en la década de 1880, al contrario, algunos observadores contemporáneos, tales como los miembros de la Comisión Territorial galesa, niegan específicamente este hecho. En lo que respecta al hecho de que los funcionarios de inmigración americanos registraran a los inmigrantes galeses como ingleses, se trataba de una práctica normal durante décadas y, de esta manera, tiene poca importancia, en lo que respecta a los cambios en los niveles de inmigración en la década de 1880. Desafortunadamente, no hay manera de conocer el re-

[12] B. Thomas, *Migration and urban development: A reappraisal of British and American long cycles* (London, 1972), pp. 170-181.

[13] Baines, *op. cit.*, pp. 268-270.

sultado, teniendo en cuenta los registros británicos de emigración, puesto que en aquel tiempo no distinguían entre ingleses y galeses. Pero, una vez que comenzaron a hacerlo, en 1908, se puso de manifiesto el carácter relativamente insignificante de la emigración galesa. En el transcurso de los cuatro años que van desde 1908 a 1911, tan sólo hubo 13.473 emigrantes galeses a los Estados Unidos y al Canadá y, en comparación, hubo 564.884 ingleses y 199.481 escoceses.

Entre aquellos que contribuyeron a alimentar el escaso flujo de emigrantes galeses entre los años 1890 y 1910, estaban dos grupos de obreros industriales especializados provenientes de regiones del Principado muy separadas entre sí. Uno de estos grupos, desplazados a causa de la ley de aranceles americana, provenía de los centros hojalateros situados al oeste de Glamorgan, al este de Cardiganshire y en los alrededores de la Bahía de Swansea. La ley de aranceles de McKinley de 1890 tenía la intención no sólamente de proteger las industrias americanas ya establecidas, sino también de fomentar la construcción de industrias nuevas, entre las cuales se encontraba la industria hojalatera. Se habían realizado intentos en las décadas de 1870 y 1880 de construir fábricas de hojalata en los Estados Unidos, empleando mano de obra procedente de Gales, pero hasta 1890, la producción americana había sido insignificante y los galeses continuaban monopolizando el mercado americano en lo que se refiere a este producto. Pero he aquí que en 1891, las exportaciones a los Estados Unidos habían caído a 64.000 toneladas, en comparación con las 327.000 toneladas que se habían exportado diez años antes. Tres años más tarde, aproximadamente más del 40 por ciento de las 514 fábricas de hojalata de Gales estaban cerradas y 10.000 trabajadores se encontraban sin empleo en ciudades tales como Llanelli, Pontardulais, Briton Ferry, Neath y Port Talbot. Los industriales americanos aprovecharon las ventajas que les proporcionaba la ley de aranceles y procedieron a construir, o bien a agrandar las industrias y, al mismo tiempo, a enviar agentes al sur de Gales con el propósito de reclutar obreros diestros. Los periódicos comerciales británicos tales como el *Industrial World* denunciaron que esta política tenía el propósito de bajar el nivel de los salarios americanos, pero sin embargo, muchos hojalateros galeses escogieron marcharse y ejercer su oficio al otro lado del Atlántico. Por entonces, se encontraron nuevos usos para la hojalata, especialmente en lo que respecta a la fabricación de conservas y se abrieron nuevos mercados en Rusia, el Lejano Orien-

te y Sudamérica. En 1914, cuando la producción hojalatera galesa era un 50 por ciento más alta que en 1890, el flujo migratorio hacia América cesó y algunos industriales galeses incluso, persuadieron a sus antiguos empleados para que regresaran a casa [14].

El otro grupo considerablemente numeroso de emigrantes industriales en el transcurso de aquellos años fue el de los canteros de pizarra. La industria pizarrera galesa estaba situada en el estéril y montañoso noroeste del Principado, especialmente en los alrededores de Llanberis y Bethesda en Caernarvonshire y Blaenau Ffestiniog, en el norte de Merionethshire. Durante el siglo XIX, las explotaciones pizarreras galesas estaban entre las primeras del mundo, dando trabajo a miles de obreros. Gales era el principal exportador de pizarra a los Estados Unidos, así como a otros lugares y, ya en 1820, los pequeños bergantines y goletas que transportaban la pizarra desde Beaumaris, Caernarvon, Porthmadoc y Pwllheli, incluían grupos de canteros que emigraban. Los grupos de pequeños asentamientos pizarreros galeses que crecieron en el sur y el este de Pensilvania y a ambos lados de la frontera que separaba a Nueva York y Vermont, en muchos casos fue el producto de la iniciativa del capital galés y, por tanto, atrajeron una firme corriente de canteros galeses. En los primeros años del presente siglo, los problemas surgidos en las canteras galesas dieron nuevos ímpetus a la emigración. A causa de la competencia que suponían los nuevos materiales, las exportaciones de materiales baratos para construir techos disminuyeron y, asimismo, la demanda interna cayó considerablemente. En el centro de este problema se encuentra la negativa de los patrones, destacando el autocrático Lord Penrhyn, para negociar con la Unión de Canteros del Norte de Gales la cuantía de los salarios o el empleo de personas no pertenecientes a la unión, lo cual condujo a una amarga y recurrente lucha. Los cierres producidos en 1896 y 1897, así como una dura huelga de tres años de duración (1900-1903), empobrecieron considerablemente a los canteros, su asociación resultó muy perjudicada y la industria se arruinó. Los 16.000 hombres empleados en dicha industria en 1898 se redujeron a la mitad en 1914, y muchos de ellos emigraron a América para no volver jamás [15].

[14] Morgan, *op. cit.*, pp. 64-65; A. Conway, «Welsh Emigration to the United States», *PAH*, VII (1973), pp. 261-262.

[15] R. M. Jones, «The North Wales Quarrymen'Union, 1874-1900», *CHST*, XXXV

Los problemas poblacionales escoceses

Se suele afirmar que no hay país en Europa que haya perdido, a causa de la emigración, una proporción tan alta de población como Escocia [16]. Tanto si esto es verdad como si no, parece fuera de toda duda que en el transcurso del siglo XIX y durante el primer tercio del XX, los emigrantes procedentes de Escocia fueron proporcionalmente más numerosos que aquellos provenientes de las otras regiones de Gran Bretaña. En la década de 1820, a pesar de tener una población equivalente a una quinta parte de la de Inglaterra, los emigrantes escoceses parecen haber sido más numerosos. Ciertamente, las partidas que se efectuaron desde los puertos escoceses fueron más numerosas que las de los puertos ingleses. De manera similar, en 1841, cuando la población escocesa era sólo una sexta parte de la de Inglaterra, Escocia estaba perdiendo prácticamente el mismo número de personas a causa de la emigración: basta comparar los 9.569 emigrantes procedentes de Inglaterra con los 8.572 procedentes de Escocia. Posteriormente, en cada década del período comprendido entre 1861 y 1931, la tasa de emigración escocesa siguió siendo muy superior a la de Inglaterra y Gales, alcanzándose el clímax en el período comprendido entre 1921 y 1931, cuando el nivel de emigración escocesa —a todos los destinos— fue 16 veces mayor que el de los dos países situados al sur de su frontera [17].

El problema de la superpoblación en las Tierras Altas, que se había agudizado hacia 1750, y que produjo una gran emigración en las décadas inmediatamente posteriores, se agravó profundamente en los 100 años posteriores a 1815. Alentada por la introducción de la patata, que se convirtió en la base de la dieta tanto del arrendatario de las Tierras Altas como del campesino irlandés, la población aumentó de forma espectacular. Mientras que la proporción de escoceses que vivían en las Tierras Altas disminuyó firmemente, el crecimiento poblacional absoluto de las Tierras Altas fue asombroso, especialmente en

(1974), pp. 67-90; J. Lindsay, *A History of the North Wales Slate Industry* (Newton Abbot, 1974); Morgan, *op. cit.*, pp. 66, 76.

[16] J. G. Kyd, *Scottish Population Statistics, including Webster's Analysis of Population, 1755* (Edinburgh, 1952), p. 22.

[17] *Ibidem*, pp. 21-24.

Escocia: condados y poblaciones.

los distritos más remotos. En algunas partes de las Tierras Altas y de las islas, la población dobló su número e incluso, lo triplicó en el período comprendido entre 1755 y 1841, y la tasa de crecimiento en aquellas regiones siempre fue superior a la de Escocia en su conjunto [18]. La otra característica fundamental en el espinoso problema de las Tierras Altas fue la contracción que se produjo en la ya de por sí pequeña superficie de tierra arable. La causa de esto último fue el espectacular crecimiento de la extensión del ganado lanar a gran escala, especialmente después de 1815. La introducción del ganado lanar ocasionó la aparición de considerables desmontes en las Tierras Altas, proceso en el cual miles de arrendatarios fueron desahuciados y valles enteros fueron despojados de sus habitantes [19]. Parece que existieron razones económicas para la realización de los desmontes: la división de las tierras en pequeñas parcelas, que había comenzado a caracterizar las Tierras Altas, empobrecía tanto al propietario como al arrendatario. Pero he aquí que, tal como sucedió en Irlanda, el duro trato al que fueron sometidos los arrendatarios desahuciados dejó un mal recuerdo profundo y duradero.

La ausencia de alternativas de trabajo empeoró aún más la situación. Una tras otra, las industrias que podían haber levantado la economía de las Tierras Altas iban a menos. La industria pesquera de las Tierras Altas se mostró incapaz de competir con las flotas mejor equipadas de Clyde y la costa noroeste, la industria del lino sucumbió ante la competencia de los países bálticos e incluso, el tradicional comercio de ganado de las Tierras Altas redujo considerablemente su margen de beneficios. En el transcurso de las guerras revolucionarias y napoleónicas, cuando los suministros procedentes del exterior de barrilla y potasa se interrumpieron, prosperó la industria centrada en la producción de algas. Pero cuando se restableció la paz, seguida de una reducción de las tarifas de los álcalis y el descubrimiento realizado por la industria química de fuentes alternativas para producir fertilizantes, se contribuyó a acabar definitivamente con el mercado de las algas. A la larga, incluso, este último produjo efectos de signo negativo antes que

[18] G. S. Pryde, *Scotland from 1603 to the Present Day* (London, 1962), pp. 160-161.

[19] J. Prebble, *The Highland Clearances* (London, 1963); E. Richards, *A History of the Highland Clearances, 1746-1886*, vol. 2 (London, 1985).

positivo, especialmente, incrementando el congestionamiento de la población de las Tierras Altas [20].

Estas condiciones convirtieron a las Tierras Altas en una región deprimida de forma crónica en Gran Bretaña y consolidaron la existencia de movimientos migratorios que tuvo lugar a partir de 1770. Si bien la ley de viajeros de 1803 contuvo el flujo durante un tiempo, éste volvió a darse con renovado vigor después de 1815. Hacia la década de 1820, volvió a alcanzar los niveles que tenía 50 años antes. Esto fue así, debido a que el gobierno, en primer lugar, relajó los controles sobre la emigración y posteriormente, los abolió, a causa de que la pobreza crónica de las Tierras Altas produjo un cambio de parecer en muchos propietarios. Hasta ese momento, éstos estaban convencidos de las ventajas de una población abundante y habían hecho todo cuanto estaba a su alcance para evitar la emigración. Pero la incapacidad de los arrendatarios para pagar sus rentas y las consecuentes peticiones de caridad a los propietarios, les persuadieron de que la emigración era el único remedio para los males económicos de dicha región [21]. Las primeras peticiones de ayuda al gobierno para financiar la emigración, hechas por el Conde de Selkirk, fueron examinadas detenidamente por muchos propietarios y también, por comités parlamentarios que investigaban las condiciones de vida en las Tierras Altas entre 1837 y 1851 [22]. Pero la única respuesta del gobierno a sus recomendaciones fue una tibia medida, que se concretó en la aparición de la Ley de Ayudas a la Emigración de 1851, que proporcionó una asistencia financiera de carácter limitado a las sociedades privadas de emigración y permitió a los propietarios pedir préstamos a partir de fondos públicos para ayudar a los arrendatarios que estaban prestos a emigrar [23]. El Programa para la Colonización de los Arrendatarios Escoceses, patrocinado por el gobierno de Salisbury en 1888, no hizo otra

[20] Pryde, *op. cit.*, pp. 158-159; W. Ferguson, *Scotland: 1689 to the Present* (Edinburgh, 1968), p. 177.

[21] *Ibidem*, pp. 159-160.

[22] *Report of the Agent-General for Emigration on ... Distress in the Highlands, 1837*, P.P. 1841, XXVII; *Report on the Western Highlands and Islands of Scotland, 1851*, P.P. 1851, XXVI.

[23] Prebble, *op. cit.*, pp. 200-202; H. I. Cowan, *British Emigration to British North America: The First Hundred Years* (Toronto, 1961) pp. 104, 213.

cosa que arañar la superficie del problema, permitiendo únicamente que unos pocos cientos de pobladores de las Tierras Altas se establecieran en Manitoba. Esto ocurrió tras la guerra de los arrendatarios de 1882, provocada por una serie de desahucios cuyo propósito consistía en la conversión de las cañadas por las que discurría el ganado en bosques de venados y cotos de caza para el uso particular de los ricos caballeros del sur.

Considerando que las ayudas procedentes del estamento oficial serían, cuando menos, escasas, los señores de las Tierras Altas comenzaron ellos mismos, ya en la década de 1830, a fomentar la emigración de sus arrendatarios. Esta práctica se extendió considerablemente después del hambre de la patata que tuvo lugar en 1846-1847 y que produjo un sufrimiento de «corte irlandés» en las Tierras Altas. Entre 1851 y 1863, Sir James Matheson empleó la suma de 11.855 libras en enviar al Canadá a un total de 2.231 arrendatarios de sus propiedades en la isla de Lewis. Por su parte, el duque de Argyll envió casi el mismo número desde Tiree y Mull; el coronel Gordon envió a varios cientos desde el Uist del Sur y Barra y, por último, Lachlan Macdonald se encargó de mandar un número similar desde Uist del Norte [24]. Pero de acuerdo con Sir John MacNeill, que informó al gobierno de las condiciones de vida en las Tierras Altas y en las islas en 1851, los arrendatarios eran bastante reticentes a aceptar la ayuda para la emigración. Estaban convencidos de que lo que en realidad necesitaban era ayuda en sus propias casas y sospechaban que los motivos que alentaban a los señores consistían simplemente en el deseo de tener más tierras disponibles para instalar el ganado. En consecuencia, muchos propietarios, en ocasiones, no hallaron a quién entregar los pasajes para emigrar, incluso ofreciéndolos gratuitamente [25].

Aún cuando no existía una presión para obtener más tierras de pastoreo, la clase más pobre de los habitantes de las Tierras Altas no estaba normalmente dispuesta a emigrar, prefiriendo llevar una vida de opresiva pobreza en su propio entorno [26]. Sir John MacNeill conside-

[24] *Ibidem*, pp. 212-213; W. A. Carrothers, *Emigration from the British Isles* (London, 1929), p. 17.

[25] *Report on the Western Highlands..., 1851*, P.P. 1851, XXVI, p. 61.

[26] Prebble, *op. cit.*, p. 200; E. Richards, «Varieties of Scotish Emigration in the Nineteenth Century», *HS.*, 21, n.° 85 (October, 1985), pp. 480-481.

raba que no era la clase más pobre la que emigraba, sino aquellos que aún poseían un modesto capital y que temían perderlo si continuaban allí. Acerca de un grupo de arrendatarios de Mull, quienes habían logrado obtener los medios para emigrar vendiendo sus reservas, escribió lo siguiente:

> Esta gente no ha emigrado por miedo a la indigencia —al menos a una indigencia de carácter inmediato— sino que, viendo el fracaso del cultivo de patatas y la caída del precio del ganado (...) resolvieron emigrar antes de que se agotasen sus medios de subsistencia [27].

Aun así, algunos de los pobladores de las Tierras Altas enviados a Quebec por sus señores, difícilmente podían ser más pobres. El doctor Douglas, médico inspector en la Grosse Isle, informaba en 1851 que algunos de los arrendatarios del coronel Gordon, procedentes del Uist del Sur «durante los meses previos al viaje, habían subsistido únicamente a base de mariscos y algas extraídas de las rocas y las playas de su isla». Si bien estaban sanos a su llegada, sus vestimentas reflejaban su condición indigente:

> Muchos niños de nueve y diez años de edad no tenían siquiera harapos que los cubriesen. La señora Crisp, la mujer del capitán del barco (...), que trajo (...) 413 [de ellos], estuvo ocupadísima en el transcurso de todo el viaje, convirtiendo sacos de pan vacíos, lonas viejas y mantas en ropas para ellos. Un hombre adulto pasó la inspección vestido exclusivamente con una falda de mujer [28].

Hasta aproximadamente 1830, los pobladores de las Tierras Altas constituían probablemente la mayoría de los emigrantes escoceses. Diez años después, el censo demuestra que aún constituían una proporción sustancial. De la emigración total procedente de Escocia en los primeros meses de 1841, no menos de 3.861 personas provenían de los cinco condados de las Tierras Altas de Perth, Argyll, Inverness, Ross y Sutherland, incluyendo las islas occidentales desde Lewis a Islay. Inclu-

[27] *Report on the Western Highlands, ... 1851*, P.P. 1851, XXVI, p. 66.

[28] *Papers relative to Emigration to the North American Colonies: Annual Report on Immigration to Canada in 1851*, P.P. 1852, XXXIII [1474], p. 17.

so esta cifra puede resultar incompleta, puesto que hay que tener en cuenta un contingente de 1.967 emigrantes provenientes de Caithness y los cinco condados marítimos nororientales desde Kincardine hasta Nairn que, si bien no forman parte directa de las Tierras Altas, al menos están en la misma región geográfica. Las cantidades más reducidas de emigrantes de las Tierras Bajas procedían en su mayoría de los condados agrícolas tales como Roxburgh, Berwick y Dumfries, que, en su conjunto, sumaban 1.795 emigrantes. En contraste, los cinco condados industriales de las Tierras Bajas —Renfrew, Lanark, Edinburgh, Forfar y Fife—, en donde las industrias textiles y la minería del carbón tenían un gran arraigo, enviaron entre todas ellos tan sólo a 612 emigrantes. Se trata de un número sorprendentemente reducido, especialmente en un momento de gran depresión industrial, en donde se produjo una gran emigración desde los distritos textiles ingleses. Con toda seguridad, la realización de una suscripción nacional para combatir la indigencia en Paisley contribuyó a la disminución del número de partidas. La inmigración que se produjo desde las Tierras Bajas bien pudo haber sido menor, de no ser por las conversiones mormónicas. Los primeros misioneros mormones llegaron a Escocia en 1840, y los primeros conversos se embarcaron hacia América en el mismo año; la vanguardia de este grupo estaba compuesta por 5.000 escoceses que emigraron en las décadas subsiguientes, muchos de los cuales eran obreros industriales y especialmente mineros del carbón y obreros textiles [29].

La presión para emigrar desde las zonas agrícolas en las Tierras Bajas en las décadas posteriores a 1815 se derivaban básicamente de las mismas causas que las que la producían en Inglaterra: el exceso de mano de obra agrícola debido a la consolidación de las granjas, el paso de una agricultura de arado a la conversión en terrenos de pasto y la rentabilidad decreciente de las actividades agrícolas. Éstas eran las causas fundamentales que ocasionaban la emigración, mencionadas por los ministros a quienes los compiladores del Nuevo Informe Estadístico interrogaron en busca de información en los últimos años de la década de 1830 [30]. Pero he aquí que algunos ministros citaban otro factor que,

[29] D. L. Jones, «The Background and Motives of Scottish Emigration to the United States of America in the Period 1815 to 1861, with Special Reference to Emigrant Correspondence», (Unpublished Ph.D. dissertation, University of Edinburgh, 1970); F. S. Buchanan, «Scots Among the Mormons», *UHQ*, 36, n.° 4 (Fall, 1968), pp. 328-352.

[30] *The New Statistical Account of Scotland*, 15 vols. (Edinburgh, 1845), *passim*.

aunque no resultaba exclusivo de Escocia, pudo haber tenido allí un efecto más profundo que en otras partes. Se trataba de la competencia por el puesto de trabajo producida por la entrada masiva de irlandeses. En este sentido, el ministro de Whitehorn, Wigtownshire, escribió en enero de 1839:

> La mayor injusticia que se abate sobre este municipio en el momento presente, y que perjudica tanto su respetabilidad como su progreso, es el considerable nivel que alcanza la emigración, así como la clase de gente que emigra. Nuestros trabajadores y artesanos nativos, con sus pequeñas propiedades y sus muchas virtudes, se dirigen al otro lado del Atlántico y los irlandeses, echando mano de su inagotable almacén, ocupan su sitio. El número de familias irlandesas que cada año fijan su residencia en este lugar resulta increíble. No poseen otra cosa que un gran número de niños desnudos y hambrientos. La oferta de trabajadores normalmente excede con mucho la demanda y, por tanto, los salarios se reducen de tal manera, que los trabajadores escoceses que desean alimentar, vestir y educar a sus hijos no pueden hacerlo y no tienen otra opción que buscar en un país extranjero aquello que les es negado en su propia tierra [31].

El carácter cambiante de la emigración escocesa

Desde 1860 en adelante el número de emigrantes escoceses creció aún más, en un principio de forma lenta y, posteriormente, alcanzando un grado de aceleración considerable. En los cincuenta años posteriores, más de tres cuartos de millón de escoceses abandonaron su país natal. Las cotas máximas de emigración se alcanzaron en las décadas de 1880, 1890 y 1900-1910, en cada una de las cuales Escocia perdió aproximadamente el 40 por ciento de su aumento natural de la población. El número de salidas fue, respectivamente, de 217.418 y 254.042. Muchos, escoceses se dirigieron directamente hacia Inglaterra, pero aquellos que escogieron embarcarse hacia el otro lado del mar, prefirieron dirigirse fundamentalmente a EEUU, si bien Australia ejerció una poderosa atracción en las décadas de 1860 y 1870. Asimismo, Canadá

[31] *Ibidem*, IV, p. 60.

recibía un número considerable de emigrantes, pero no resultó ser un serio competidor para los Estados Unidos hasta los años posteriores a 1900, cuando experimentó un fuerte aumento de popularidad. Además, cuando la emigración escocesa se aceleró, su carácter se modificó. Mientras que hasta 1860 había tenido un carácter predominantemente agrícola, a partir de esa fecha comenzó a incluir una cantidad importante de obreros industriales y pobladores urbanos de las Tierras Bajas.

Tal como ocurrió en Inglaterra, el rápido crecimiento de la población impulsó la emigración. Entre 1801 y 1901, la población escocesa prácticamente se cuadruplicó, creciendo de poco más de 1 millón de habitantes a casi 4 millones. Al mismo tiempo, la población se concentró fundamentalmente en el cinturón central que se extiende desde Ayrshire hasta Fife, y más específicamente en las Tierras Bajas del oeste, centrándose en Glasgow y sus ciudades satélites, una región que experimentó un espectacular crecimiento en las explotaciones mineras y en las fábricas textiles, así como en sus nuevas industrias pesadas: hierro y acero, construcción de barcos, ingeniería naval e industrias químicas. Pero he aquí que la consolidación de Escocia como una sociedad industrialmente madura no permitía cobijar a todo el conjunto de su población. Las fluctuaciones en los ciclos comerciales producían una miseria social y económica recurrente y lo que influía aún más en la emigración en su conjunto era la diferencia que se daba entre la pobreza existente en la región y la opulencia de sus vecinos ingleses. En 1860, los salarios escoceses resultaban, por término medio, una quinta parte más bajos que los de los ingleses y aunque las diferencias se estrecharon en los cincuenta años subsiguientes —según algunas autoridades, prácticamente desapareció— los escoceses tenían que pagar más por el alquiler, la alimentación y el combustible [32].

Dichos factores fueron destacados especialmente en 1886 por los cónsules norteamericanos en Escocia, a quienes se había requerido la elaboración de un informe sobre la emigración de aquel tiempo. El cónsul Walker de Dunfermline escribió:

> La causa principal de la emigración son sus bajos salarios (...), lo cual hace que todos los cabezas de familia escoceses tengan que hacer

[32] S. and O. Checkland, *Industry and Ethos: Scotland, 1831-1914* (London, 1984), pp. 13, 14, 21-33.

> equilibrios de funambulista para sobrevivir, por lo cual están siempre obligados a buscar mejores condiciones de vida en otras partes (...) No está oprimidos (...) pero siempre reciben pagas ínfimas —ínfimas siempre— tanto si la industria está en horas altas como en horas bajas.

De esta manera, aquellos que emigraron desde Fife, eran fundamentalmente «mineros del carbón y la causa principal de su marcha consistía en los bajos salarios que percibían por el trabajo» [33]. Sin embargo, tanto Walker como el cónsul Wood de Dundee pensaban que la falta de oportunidades y la rigidez de la estructura de clases escocesa suponían otro estímulo para la emigración. Según refiere el cónsul Wood:

> Las oportunidades para avanzar eran pocas, los cambios de una ocupación a otra no se realizaban fácilmente e, incluso, no solían ser entendidos como algo practicable (...) Las líneas que separaban las clases sociales estaban dibujadas con grueso trazo (...) Pasar del estamento social en que se nace a otro no era fácil de conseguir y el camino de ascenso estaba lleno de obstáculos [34].

Wood consideraba que

> de aquellos que querían establecer un hogar en los Estados Unidos (...), un tercio pertenecía a las clases agrícolas y dos tercios a diferentes clases de comerciantes, incluyendo obreros tejedores e hilanderos.

Consideraba que la mayor parte de los artesanos pertenecían al sector de la construcción, tratándose de albañiles, enladrilladores y carpinteros, mientras que las clases agrícolas se componían

> de trabajadores por cuenta ajena, y en pequeña medida, de aquellos que habían arrendado y dirigido pequeñas explotaciones agrícolas (...) En cualquier caso, traían consigo los medios suficientes como para empezar una nueva vida en los Estados Unidos.

[33] USCD, *Reports of the Consular Officers... 1887*, 49th Congress, 2nd session, House Ex. Doc. n.° 157, pp. 552-553.

[34] *Ibidem*, p. 548.

No resulta nada sorprendente que los sectores agrícolas no estuvieran fuertemente representados entre los emigrantes. Puesto que se cultivaba poco trigo, Escocia quedó al margen de la terrible depresión de finales del siglo XIX que condujo a la miseria a los agricultores ingleses. Pero no fue totalmente inmune. Las regiones en que se cultivaba trigo, tales como Berwickshire, sufrieron considerablemente las consecuencias de la importación de grano norteamericano y lo mismo ocurrió en los condados donde se practicaba una agricultura de arado, en las Tierras Bajas orientales que producían avena y cebada y las regiones agrícolas mixtas, tales como Aberdeenshire. En 1894, un funcionario que investigaba la situación agrícola en Perth, Fife, Forfar y Aberdeen, informó:

> En todas partes pude comprobar que una terrible depresión se había abatido sobre la región en los últimos diez años (...) Todos coincidían en que las luchas que llevaron a cabo los agricultores contra las circunstancias adversas nunca habían sido tan duras como en el momento presente [35].

Muchos agricultores de arado escoceses reaccionaron contra la adversidad, cambiando de ramo y dedicándose a la cría de ganado, pero este extremo, junto con la consolidación de las granjas, creó una población sobrante de trabajadores agrícolas que no podían encontrar empleo en las ciudades. En los distritos ganaderos del sudoeste, los propios agricultores siguieron el camino de la emigración. En la década de 1880 se produjo un movimiento migratorio de considerables dimensiones en el que pequeños ganaderos de Ayrshire se dirigieron a East Anglia, con el propósito de escapar a la terrible competencia por la tierra y a las duras condiciones de arrendamiento [36].

En la misma década, se produjo una depresión en la industria pesquera que contribuyó a alimentar el flujo migratorio desde el vértice nordeste de Escocia. Durante la mayor parte del siglo XIX, la pesca de

[35] *Royal Commission on Agricultural Depression, First General Report, 1894*, P.P. 1894 [c.7342], XVI, Part I, p. 805, citado en M. Harper, *Emigration from North-East Scotland*, vol. 2 (Aberdeen, 1988), p. 52.

[36] J. H. Clapham, *An Economic History of Modern Britain; Machines and National Rivalries* (Cambridge, 1938), pp. 84-85.

arenques en los pequeños pueblos tales como Peterhead, Fraserburgh, Buckie, Lossiemouth y Wick, había sido floreciente. Pero en los años que siguieron a un colapso de precios que se produjo a mediados de la década de 1880, muchos pescadores emigraron al Canadá, especialmente a la Columbia Británica, fundamentalmente a causa de la publicidad que se dio a ciertos programas para transportar habitantes de las Tierras Altas a la isla de Vancouver. Pero cuando la prosperidad volvió a comienzos de la década de 1890, puso fin al movimiento migratorio [37].

La creciente migración desde las ciudades escocesas a los Estados Unidos en los últimos años del siglo XIX se debió en parte a un gran número de «golondrinas» o emigrantes temporales. El cónsul Walker escribió en 1886:

> Sin duda, muchos de los emigrantes no tenían la intención de quedarse permanentemente en América. Pueden ir y volver por una bicoca. El transporte al otro lado del Atlántico es barato y el precio de un pasaje en barco cuesta 4 libras esterlinas (...) Esto quiere decir que muchos trabajadores (...) van a los Estados Unidos, se quedan allí unos pocos meses, o bien, un año o dos, y posteriormente regresan a casa [38].

Los mineros fueron los primeros escoceses que adoptaron esta práctica. En 1873, Alexander Macdonald, el presidente escocés de la Asociación Nacional de Mineros, informaba al Comité del Carbón sobre el hecho de que cientos de jóvenes escoceses tenían la costumbre de marcharse con destino a los yacimientos carboníferos norteamericanos cada primavera, volviendo a casa en el invierno [39]. Los canteros de granito de Aberdeenshire hicieron lo mismo y algunos de ellos volvieron con suficiente dinero como para comenzar su propio negocio [40].

Irónicamente, los contingentes más numerosos de obreros industriales escoceses que emigraron entre 1880 y 1914, lo hicieron en un

[37] Harper, *op. cit.*, pp. 148-161.

[38] USCD, *Reports of Consular Officers...1887*, 49th Congress, 2nd Session, House Ex. Doc., p. 552.

[39] *Report from the Select Committee on Coal, 1873*, P.P. 1873, X (313), Qns. 4631-4639.

[40] Harper, *op. cit.*, pp. 161-166.

momento en el que la industria escocesa alcanzaba su máximo nivel de éxito y reputación. El carbón escocés, así como la producción de hierro y acero, conformaba una vasta y creciente proporción de la producción total del Reino Unido. Posiblemente, la fabricación de algodón pudo perder terreno desde 1860, pero el hilo de Paisley, el yute de Dundee y el linóleo de Kirkcaldy siguieron siendo líderes mundiales en sus respectivos ramos. También la ingeniería y la construcción de barcos escocesa estaba altamente cotizada en todo el mundo. Los ingenieros escoceses construyeron faros, astilleros, sistemas de abastecimiento de aguas, alcantarillados, vías de ferrocarril, carreteras y puentes, incluyendo el segundo puente Tay y el puente Forth. Los astilleros de Clydeside produjeron casi una quinta parte del tonelaje naval comercial, incluyendo la mayor parte de los excelentes barcos de pasajeros transatlánticos. Después de 1900, produjeron una importante cantidad de barcos de guerra.

Pero he aquí que la industria escocesa resultó muy afectada por la inestabilidad a corto plazo. Los autocráticos métodos de sus magnates industriales dieron lugar a huelgas periódicas y cierres, especialmente en lo que respecta a la minería. Además de todo esto, la construcción naval y la ingeniería experimentaron violentos vaivenes en lo que respecta a la demanda y hacia finales del siglo XIX, comenzaron a encontrar serios competidores en los mercados mundiales provenientes tanto de Alemania como de los Estados Unidos. En 1902, la introducción de la máquina remachadora en los astilleros de Clydeside condujo a una serie de reclamaciones por parte de aquellos que se quedaron sin trabajo a causa de la revolución tecnológica y en 1903-1905, así como en 1907-1910, la región de Glasgow fue duramente golpeada por una disminución brusca de la producción, la construcción naval y la ingeniería, así como en el ramo de la construcción en general. Por tanto, no resultaría nada sorprendente que la emigración escocesa hubiera alcanzado niveles aún más altos en aquellos tiempos difíciles. Aún en la década de 1920, la emigración continuó aumentando [41].

[41] Checkland, *op. cit.*, p. 172.

Los hombres *duros* de Cornwall

Cornwall, a pesar de no tener derechos de carácter político o administrativo que le permitan constituir algo más que un simple condado inglés, posee una condición de carácter histórico y geográfico que lo convierten en una zona diferenciada del resto de Inglaterra. Al igual que ocurrió con Gales y Bretaña, Cornwall fue colonizada aproximadamente en el siglo I a. C. por celtas que hablaban bretón procedentes del continente europeo y, al ser una península relativamente aislada, emplazada en el extremo sudoeste del territorio británico, fue capaz de conservar las costumbres celtas y resistir a la penetración anglosajona hasta el siglo X. Algunos rasgos celtas persistieron incluso durante más tiempo y el lenguaje de Cornwall, al igual que ocurre con el galés y el bretón, siguió vivo hasta el siglo XVIII. En aquellos tiempos, el wesleyanismo se cimentó firmemente en Cornwall y una severa variante del metodismo se convirtió en la religión dominante. Organizado como un ducado en el siglo XIV —por lo que su posesión correspondía al hijo mayor del monarca—, Cornwall adquirió gran fama literaria debido al papel que representaba en las leyendas artúricas y en las narraciones románticas acerca del contrabando y la piratería.

Poseyendo ricos depósitos de minas metalíferas, Cornwall es uno de los centros mineros más antiguos del mundo. Al parecer, sus yacimientos de estaño ya eran conocidos por los fenicios. Posteriormente, gracias al descubrimiento de ricos depósitos de cobre en 1703, y la creciente demanda de metales que produjo la Revolución Industrial, las minas de Cornwall tuvieron una época de gran prosperidad. En las primeras décadas del siglo XIX, producían la mitad del cobre mundial, así como importantes cantidades de estaño, plomo y zinc y sus perspectivas parecían inmejorables. Hacia los últimos años de la década de 1850, la minería de Cornwall experimentó una devastadora y prolongada depresión. El cobre, «la gloria de Cornwall» y fuente principal de su riqueza, fue el más afectado. Los mejores yacimientos cupríferos comenzaban a agotarse y las nuevas vetas, aproximadamente a unos 300 metros de profundidad, tenían un acceso muy complicado mediante el anticuado sistema de escaleras y comenzaron a hacerse sentir los efectos de una mala gestión y organización, poniéndose de manifiesto la existencia de demasiados obreros trabajando en minas poco rentables y, desde el punto de vista económico, beneficios demasiado exiguos

como para ser reinvertidos en mejoras. Aún peor fue la dura competición que supuso la existencia de abundantes y accesibles minas de cobre en Chile y en el lago Superior, lo cual se tradujo en una catastrófica caída de los precios mundiales de este metal. La minería del estaño continuó ocupando su puesto, pero los intentos por aumentar la producción fracasaron cuando se descubrieron grandes yacimientos en Bolivia y en Malasia [42].

Escapando de esta sombría realidad, los experimentados y *duros* mineros comenzaron a emigrar en gran número. En un principio, se dirigieron fundamentalmente a los Estados Unidos, los cuales recibieron a los primeros contingentes en la década de 1830. Hacia la década de 1850, Michigan y California se habían convertido en los destinos americanos más populares, pero posteriormente, los primos *Jack* —sobrenombre que se daba a los mineros de Cornwall— se repartieron por todo el oeste americano. Puesto que esta espiral migratoria continuó aumentando firmemente, Cornwall se convirtió en un lugar de «minas abandonadas y pueblos empobrecidos» [43]. En 1881, el Secretario General informaba que la población de Cornwall había disminuido aproximadamente un 9 por ciento en el transcurso de una década y estimaba que una cuarta parte de sus mineros se habían marchado. Se fueron «a cualquier lugar en donde se extrajeran metales preciosos o semipreciosos»: Australia, la Columbia Británica, Sudáfrica, Sudamérica y Malasia [44]. Hacia finales del siglo XIX, la economía de Cornwall volvió a pasar por un período de depresión. La pesca aún continuaba sosteniéndose razonablemente y lo mismo ocurría con la producción de caolín, pero los huertos y la floricultura apenas si comenzaban a despegar, mientras que habría que esperar aún mucho tiempo para que el turismo masivo constituyera una fuente importante de riqueza. En consecuencia, el ímpetu inicial de la emigración en Cornwall prácticamente se mantuvo intacto, especialmente en lo que respecta a la marcha hacia los Estados Unidos.

[42] J. Rowe, *The Hard-Rock Men: Cornish Immigrants and the North American Mining Frontier* (Liverpool, 1974), pp. 2-6, 15-16, 155ff; A. C. Todd, *The Cornish Miner in America* (Truro and Glendale, California, 1967), p. 19.

[43] Rowe, *op. cit.*, pp. 158-161.

[44] Todd, *op. cit.*, p. 19.

Los habitantes de Man y la emigración

Razones geográficas e históricas similares a aquellas que habían conformado la sociedad de Cornwall, explican la especificidad cultural de los habitantes de la isla de Man. Emplazada en el mar de Irlanda, aproximadamente equidistante de Irlanda, Gales, Inglaterra y Escocia, la isla fue ocupada en el siglo IX por los vikingos y dependió de Noruega hasta 1266, cuando fue cedida a Escocia. Desde el siglo XIV al siglo XVIII, perteneció a la familia Stanley, la cual la recibió de manos de Enrique IV. Desde 1765, constituyó una dependencia de la corona británica, aunque conservó una limitada autonomía con un cuerpo legislativo elegido por el pueblo, el *Tynwald*, cuya historia se remonta mil años atrás. El idioma que se hablaba en la isla de Man, una lengua céltica parecida al irlandés, fue utilizado por la mayor parte de los habitantes de la isla hasta mediados del siglo XIX.

La emigración desde la isla de Man a América comenzó en 1825, cuando las malas cosechas indujeron aproximadamente a 200 granjeros y sus familias a abandonar la isla y marcharse a Ohio. Más tarde, en los primeros años de la década de 1840, un determinado número de conversos mormones emigraron a Illinois, y aproximadamente una década más tarde, el declive de la minería metalúrgica comenzó a tener los mismos efectos que en Cornwall. Los mineros que trabajaban el plomo de Foxdale, una de las minas más grandes del Reino Unido, con una producción anual de 4.000 toneladas, así como los de Laxey, se marcharon a los Estados Unidos, especialmente a Wisconsin. Pero la parte nororiental de Ohio continuó siendo el destino preferido de los habitantes de Man. En 1883, se estimaba que vivían allí entre 3.000 y 4.000 personas nacidas en la isla de Man, o bien sus descendientes [45].

[45] R. H. Kinvig, «Manx Settlement in the United States of America», *IMHASP* (New Series), V, n.° iv (1953-1954), pp. 436-455.

VI

LA EMIGRACIÓN ORGANIZADA Y ASISTIDA, 1815-1930

El papel del gobierno

El éxodo transatlántico que tuvo lugar desde Gran Bretaña durante los siglos XIX y XX fue, en gran parte, de carácter desorganizado, careciendo de cualquier tipo de asistencia. Se trataba esencialmente de un desplazamiento de individuos antes que de grupos humanos, de personas que decidían por su cuenta si procedían a emigrar, pagando sus pasajes y estableciéndose en los lugares que más les atraían. Esto constituyó un gran cambio desde el establecimiento de las colonias británicas en el continente norteamericano y en las Indias Occidentales durante los siglos XVII y XVIII, realizado y estrechamente supervisado por los cesionistas. Estas emigraciones fueron, asimismo, distintas a las de las antípodas. Muchos de los desplazamientos hacia Australia y Nueva Zelanda, que tuvieron lugar durante el siglo XIX, fueron financiados por el gobierno británico, gracias a los beneficios obtenidos en las ventas de tierras de la Colonia, o bien, por los propios gobiernos coloniales. No obstante, la ayuda facilitada a los emigrantes británicos que deseaban atravesar el Atlántico no era insignificante. A pesar de que el gobierno no jugó un papel importante en la emigración, las sociedades de emigrantes proliferaron y una gran cantidad de agencias, organizaciones benéficas, organismos religiosos, sindicatos, particulares, terratenientes y autoridades locales se ocuparon de promover y financiar la emigración. Este empeño tenía diversos motivos e hizo posible que cientos de miles de emigrantes británicos entraran en el Nuevo Mundo.

Los experimentos de emigración asistida en pequeña escala, realizados por el gobierno de Lord Liverpool durante la década posterior a 1815, respondieron, en primera instancia, a la preocupación por defender las colonias. La guerra de 1812 había expuesto a Canadá al ataque americano, mientras que en Londres persistía la desconfianza acerca de la lealtad de su población, cuya gran mayoría era de origen francés o americano. Inmediatamente después de finalizada la guerra, algunos soldados británicos que fueron desmovilizados a Canadá fueron inducidos a establecerse en puntos estratégicos a lo largo del río Rideau, al sur de Ottawa y a Drummondsville, cerca del río St. Francis, al este de Montreal.

La Oficina de Asuntos Coloniales tenía proyectado establecer a otros 4.000 emigrantes escoceses e irlandeses en estos asentamientos militares, pero en realidad, sólo fueron enviados cerca de 700 escoceses, fundamentalmente granjeros y trabajadores de las Tierras Bajas y alrededor de 100 ingleses del norte. Finalmente, partieron en 1815, recibiendo desmesurados incentivos: pasajes gratuitos, concesiones de tierra, provisiones e implementos agrícolas. El Tesoro consideró que dichos incentivos eran totalmente excesivos y en 1816, decidió interrumpir la entrega de pasajes gratuitos. De esta manera, las concesiones de tierra fueron el único ofrecimiento que recibieron alrededor de 600 emigrantes enviados por la Oficina de Asuntos Coloniales hacia Canadá en 1818. Aproximadamente 100 de ellos procedían de Alston, Cumberland, 170 eran irlandeses y más de 300 de Breadalbane, Perthshire, cerca de Loch Tay. A excepción de algunos escoceses que decidieron, a su llegada a Montreal, regresar a la isla del Príncipe Eduardo, todos los emigrantes que habían recibido ayuda en 1818 se establecieron en el Alto Canadá [1].

Al modificar su política migratoria conforme a las necesidades de defensa de la colonia, el gobierno en ningún momento abandonó el antiguo principio mercantilista que afirma que las personas constituyen un bien nacional. Por el contrario, los ministros negaron que el hecho de «alentar la emigración» constituyese una práctica reprochable. De esta manera, la notificación oficial de marzo de 1816, sobre el cese del otorgamiento de pasajes gratuitos anunció que

[1] Johnston, *op. cit.*, pp. 15-31; Cowan, *op. cit.*, pp. 44-45.

> los deseos y las intenciones del gobierno no están dirigidos a aumentar la emigración desde esta región del Reino Unido [Escocia], sino a encauzar el excedente de población hacia las provincias británicas de Norteamérica que, de otra manera, se encaminarían a los Estados Unidos [2].

En el transcurso de unos pocos años, la defensa del Canadá dejó de constituir un factor determinante en su política migratoria. El número de emigrantes que viajaban al Canadá y a las Provincias Marítimas bajo su propia iniciativa, creció de una forma tan veloz que hizo totalmente innecesaria la creación de otros asentamientos militares. La razón por la cual esta asistencia continuó siendo destinada a otros proyectos migratorios se debió a consideraciones de carácter doméstico antes que colonial. Un precipitado descenso en la demanda exterior de confecciones británicas en el período inmediatamente posterior a la guerra ocasionó la propagación del desempleo y la miseria, mientras que la inconformidad, cuyos manifestantes pedían reformas parlamentarias, se vio expresada en gigantescos mítines callejeros en Londres y las ciudades textiles del norte. Un temor exagerado a la «turba» dio lugar, en agosto de 1819, a la «masacre de Peterloo», en la cual fueron asesinadas 11 personas y 400 resultaron heridas, cuando los magistrados intentaban arrestar al radical Henry Hunt en una aglomeración masiva en Manchester. A pesar de que la necesidad de sofocar otros disturbios protagonizados por la clase obrera habría originado la aprobación de las «seis leyes» represivas en 1819, éstos obligaron al gobierno a dar otro tratamiento a la emigración asistida. En julio de 1819, aseguró la aprobación parlamentaria de un proyecto para enviar aproximadamente a 3.500 al Cabo de Buena Esperanza. Posteriormente, en abril de 1820, decidió reaccionar en favor de los tejedores desempleados en Glasgow que habían formado sociedades de emigrantes y habían solicitado ayuda para dirigirse al Canadá. En ambos casos, sólo fue suministrada una limitada asistencia. Mientras que los emigrantes que partieron al Cabo de Buena Esperanza recibieron pasajes gratuitos, mas no una ayuda en el momento de desembarcar, los tejedores de Glasgow tuvieron que pagar sus propios pasajes, pero, a cambio, reci-

[2] Johnston, *op. cit.*, pp. 17-18.

bieron 100 acres en concesiones de tierra, semillas y préstamos en efectivo. Gracias a los esfuerzos realizados por las sociedades de emigración y los benefactores particulares, se logró recaudar suficiente dinero para enviar a 2.700 tejedores de Glasgow y Lanarkshire hacia Quebec en 1820 y 1821. Los que partieron en 1820 se establecieron en las localidades de Lanark y Dalhousie, entre los lagos Rideau y el lago de Ottawa; el grupo que partió en 1821 se estableció en las localidades de Ramsey y North Sherbrooke. La tierra era pobre y los colonizadores carecían de experiencia agrícola, sin embargo se aferraron tenazmente a sus concesiones de tierra, llevando una precaria existencia hasta la década de 1840, cuando se trasladaron a la región más fértil de las tierras de Huron, en respuesta a los incentivos de la Compañía del Canadá [3].

Además de establecer alrededor de 2.500 emigrantes irlandeses en el Alto Canadá entre 1823 y 1825, el Gobierno de Lord Liverpool no proporcionó más ayuda a la emigración. La sola miseria no constituía motivo suficiente para ponerla en marcha. Durante la depresión de 1826-1827, los tejedores escoceses renovaron su solicitud de ayuda estatal, pero habiendo desaparecido la amenaza de disturbios por descontento, las autoridades hicieron caso omiso a estas peticiones. La emigración asistida aún poseía un ferviente paladín en R. J. Wilmot Horton, subsecretario parlamentario en la Oficina de Asuntos Coloniales de 1821 a 1828, quien vio en ella tanto una manera de resolver el problema de la pobreza del interior del país como de colonizar la Norteamérica Británica; sin embargo, debió enfrentar una fuerte oposición. Sir James Stephen, funcionario permanente que durante muchos años había sido el verdadero arquitecto de la política colonial, consideraba que las colonias carecían de todo valor. Algunos economistas dudaban si la emigración era la panacea que Wilmot Horton había descrito, y la consideraban costosa: el dinero bien podía ser utilizado en la mejora de las condiciones del interior del país. Wilmot Horton deseaba que el Comité para la Emigración del Parlamento, nombrado en 1826 y presidido por él mismo, apoyase sus ideas, pero George Canning, quien creía que la miseria era simplemente de carácter temporal, intervino, una vez que asumió el car-

[3] *Ibidem*, pp. 32, 35-37, 48-56; Cowan. *op. cit.*, pp. 59-64.

go de Primer Ministro en 1827, eliminando las propuestas de ayuda gubernamental [4].

Durante el período posterior a 1830, la emigración y el establecimiento de británicos fueron diseñados no por las teorías de Wilmot Horton, sino de Gibbon Wakefield (1796-1862) y sus compañeros radicales. El programa de colonización sistemática de Wakefield estaba basado en la idea de que las tierras coloniales no debían ser entregadas gratuitamente, sino vendidas, y que los beneficios debían ser utilizados para el traslado de emigrantes a las colonias. El Gobierno de Lord Melbourne adoptó este plan, hasta el punto de aplicarlo en las colonias australianas. Pero en lo que se refiere a las colonias en América, el gobierno limitó su actuación a la recaudación y difusión de información referente a los salarios y los precios, así como a controlar la puesta en vigor de las leyes de pasajeros que regulaban las condiciones de los barcos de emigrantes. Para ser más precisos, los sucesivos gobiernos tomaron muy en cuenta la Norteamérica Británica a la hora de decretar sus leyes de pasajeros, siendo siempre muy cuidadosos de no crear disposiciones demasiado severas, a menos que el coste del pasaje fuese prohibitivo. Pero más aún, no estaban preparados para influir en el curso de la emigración.

La política de «echar de casa a los pobres»: el papel de las parroquias y los terratenientes

En un esfuerzo por desacreditar a Wilmot Horton, los críticos wakefieldianos describieron su proyecto migratorio, con cierta razón, como un modo de «expulsar de casa» a los pobres, es decir, un sistema que pretendía liberar a los contribuyentes de la ayuda social, sin tomar en cuenta los intereses tanto de los emigrantes como de las colonias. La misma actitud crítica podía aplicarse a la emigración auspiciada por las parroquias, así como la patrocinada por los terratenientes. Ésta sólo constituía una pequeña parte del total de emigrantes, pero durante las décadas de 1830 y 1840, alcanzó una proporción considerable en de-

[4] Johnston, *op. cit.*, pp. 58-68, 91-101; A. R. M. Lower, «Immigration and Settlement in Canada, 1812-1820», *CHR*, III, n.º 1 (March, 1922), p. 37.

terminadas localidades. La práctica de desplazar el excedente de población depauperado a expensas de la población restante tenía sus orígenes en la creciente presión que ejercía el aumento del número de pobres. Los gastos correspondientes a la ayuda social aumentaron precipitadamente del siglo XVIII en adelante, alcanzando su cota máxima de 7 millones de libras esterlinas anuales durante los comienzos de la década de 1830. En este sentido, algunos condados se vieron más afectados que otros. Los condados rurales se encontraron en condiciones mucho peores, principalmente los del sur y el este, en donde la población dependía por completo de la agricultura para su subsistencia y cuyas tierras de cultivo padecían, sobre todo, la caída de los precios [5]. El hecho de que, salvo en contadas excepciones, se tratara también de condados *Speenhamland* —es decir, condados que habían seguido la práctica iniciada en 1795 por el pueblo de Berkshire, que consistía en aumentar los salarios a partir de los fondos correspondientes a la ayuda social— parece haber constituido una simple coincidencia. Lo que importaba no era precisamente el hecho de prestar una ayuda, sino el coste per cápita que implicaba el sostenimiento de los desempleados.

No fue sino hasta la enmienda de la Ley de los Pobres de 1834, que las parroquias adquirieron autoridad legal para utilizar las contribuciones para subsidiar la emigración. Pero al menos en la década anterior, muchas parroquias había reunido fondos para la emigración, fomentando la creencia de que, a la larga, resultaría más barato sufragar el traslado de los pobres al exterior que su permanente mantenimiento dentro de las fronteras. En 1823, las parroquias de Weald of Kent solicitaron un préstamo sobre la ayuda social para enviar a las familias más necesitadas a Nueva York [6]. Sin embargo, puesto que el pasaje a Quebec era menos costoso que el de Nueva York, era el Alto Canadá en donde los pobres desembarcaban usualmente, cuando los condados circunvecinos, por su parte, decidieron seguir el ejemplo de Kentish. En el transcurso de algunos años, la emigración asistida por las parroquias fue adoptada por un amplio sector del sur y el este de Inglaterra, pero ésta fue, al parecer, la práctica más común en Kent, Sussex, Wilts-

[5] M. Blaug, «The Myth of the Old Poor Law and the Making of the New», *JEH*, 23 (1963), pp. 151-184.

[6] *Report of the Select Committee on Emigration, 1826*, P.P. 1826, IV (404), pp. 133-140.

hire y East Anglia [7]. Éstos fueron también los distritos en donde los terratenientes proporcionaron una mayor asistencia a la emigración. Uno de los ejemplos más ampliamente publicitados y de mayor éxito fue la emigración que tuvo lugar desde Petworth en 1832-1837, cuando aproximadamente 500 pobres de las tierras del Conde de Egremont en Sussex fueron enviados a Canadá. Los emigrantes de Petworth se encontraban inusualmente bien dotados: habían recibido pasajes gratuitos para partir en barcos especialmente acondicionados para su traslado, con suministros excepcionalmente abundantes de alimentos y agua durante el viaje, así como un subsidio para adquirir prendas de vestir de 5 libras esterlinas por persona a su llegada a Montreal [8]. La mayor parte de los emigrantes que recibían asistencia eran menos afortunados; los terratenientes sólo les proporcionaban pasajes gratuitos y, en algunas ocasiones —como en el caso de Coke of Norfolk, el famoso pionero de la agricultura científica—, sólo una contribución para sus pasajes.

La cantidad de emigrantes ayudados por sus parroquias o terratenientes ascendió aproximadamente a 5.000 personas en 1832; esta cifra se repitió en 1836, pero en la década de 1837-1846 fueron enviados menos de 10.000. No resulta difícil calcular el descenso. Los granjeros que estaban sometidos a cortos períodos de arrendamiento eran reticentes a la idea de cubrir los gastos para subsidiar la emigración, al no tener la seguridad de verse beneficiados por futuras reducciones en la ayuda social. Entonces, las parroquias se percataron nuevamente de que algunas de las personas que habían recibido ayuda para emigrar, regresaban tras un breve período, volviendo a constituir una carga para el país. Ni siquiera la enmienda de la Ley de los Pobres contribuyó en la mejora de este asunto, al insistir que los pobres que habían recibido un subsidio para emigrar a partir de la ayuda social sólo podían dirigirse a las colonias británicas. La aplicación de este estatuto se demostró en 1835 en una parroquia de Sussex. Al enterarse de que no les era legalmente permitido viajar directamente a Nueva York para reunirse con sus amigos, tal como lo habían intentado, muchos pobres de Yap-

[7] Cowan, *op. cit.*, p. 206.

[8] E. C. Guillet, *The Great Migration: The Atlantic Crossing by Sailing Ship since 1770* (Toronto, 1937), pp. 25-28.

ton que habían aceptado emigrar, cambiaron de opinión y rehusaron marchar [9].

En la mayor parte de las localidades, al parecer, los pobres aceptaron amablemente la posibilidad de emigrar, pero en ocasiones, éstos estuvieron en desacuerdo y unos pocos fueron forzados a partir. Ciertos observadores afirmaron que el subsidio a que los pobres tenían derecho bajo la antigua Ley de los Pobres les condujo a rechazar la emigración. En 1832, un propietario de Kent declaró:

> Los vagos y los libertinos nunca están dispuestos a emigrar, éstos son mantenidos y llevan una vida ociosa en sus casas, gozando casi del mismo bienestar que sus vecinos trabajadores.

Otros argumentaron que allí donde existía una antipatía popular hacia la emigración, esto se debía a la existencia de una confusión con la pena legal de deportación. Entre otras explicaciones, hubo una que esclareció el carácter de la actitud de los sectores populares hacia la emigración en general y no sólo hacia la emigración asistida: se decía que la población rural era temerosa del mar. «La travesía por mar», aseguró el párroco de Hadleigh, Suffolk en 1834, «constituye un objeto universal de terror entre la gente del campo». Esto era así, especialmente en algunos lugares de Oxfordshire durante aquella época, puesto que muchos pobres de dicha localidad habían muerto de cólera en 1832, a bordo del barco destinado a trasladarles a Canadá. Similares temores fueron, al parecer, los agentes que desalentaron la emigración desde otros condados del interior, tales como Warwickshire y Worcestershire. Pero uno de los Comisionados de la Ley de los Pobres encontró que en North Devon, el mar y sus peligros habían dejado de representar un serio obstáculo para la emigración. C. P. Villiers declaró:

> El ejemplo dado por una gran cantidad de granjeros importantes que emigraron, ha contribuido enormemente a alejar los prejuicios contra la emigración entre los pobres [10].

[9] *Third Report from the Select Committee on the State of Agriculture, 1836*, P.P. 1836, VIII, Part II (465), Qn. 13168.

[10] *Report from His Majesty's Commissioners for Inquiring... into the Poor Laws, 1834*, Appendix (C), P.P. 1834, XXXVII (44), pp. 450, 452; *Ibidem*, Appendix (A), P.P. 1834, XXVIII (44), Part I, pp. 2, 376, Part II, pp. 68-70.

Los sindicatos y la emigración

En la temprana década de 1840, los sindicatos comenzaban a considerar la emigración como una panacea. Los líderes sindicales invocaban la teoría basada en los salarios, que sostenía que mediante la disminución de la mano de obra, era posible mejorar la condición de aquellos trabajadores que permanecían en el país, así como la de los emigrantes. De esta manera, la mayor parte de los sindicatos principales pusieron en práctica planes para adquirir beneficios para la emigración. A este respecto, destacaron los trabajadores textiles, los constructores, los ingenieros, así como los trabajadores metalúrgicos y del vidrio. En algunos sindicatos como la Asociación Minera de Durham y la Sociedad de Tejedores del Algodón, el beneficio de la emigración se limitaba a los miembros que se habían convertido en personas señaladas debido a sus actividades sindicalistas y quienes, por lo tanto, tenían pocas probabilidades de encontrar nuevamente un trabajo en Inglaterra. Sin embargo, por lo general, cualquier miembro que deseaba emigrar, tenía derecho a dicho beneficio. En este caso, la falta de fondos limitó severamente la magnitud de la ayuda. De acuerdo con las teorías sindicalistas sobre la emigración, la necesidad de reducir la mano de obra era mayor durante los tiempos más difíciles, pero éste era precisamente el momento en que los fondos para promover la emigración —o cualquier otro proyecto— se encontraban en sus niveles más bajos. Por lo tanto, en la práctica, el mayor número de casos de emigración asistida tuvieron lugar en los mejores tiempos, antes que en los difíciles. Resulta imposible determinar el número exacto de personas que tuvieron la posibilidad de emigrar, debido a la inexactitud de los registros de los sindicatos. Pero, al parecer, ni las sumas de dinero ni el número de emigrantes alcanzaron grandes cifras. De esta manera, el Sindicato de los Fundidores del Hierro —cuyos registros fueron realizados exhaustivamente— uno de los más activos en promover la emigración, dedicó menos de 5.000 libras para la emigración entre 1854 y 1874. Con seguridad, esta suma no fue suficiente para sufragar los gastos de viaje de más de 1.000 miembros, es más, esta ayuda no fue proporcionada durante ocho años e incluso, en los años de mayor actividad —de 1867 a 1873— el número de emigrantes asistidos en cada año no pudo haber excedido la cifra de 250 [11].

[11] Ch. Erickson, «Encouragement of Emigration by British Trade Unions», *PS*, 3

La fe en la eficacia de la emigración como un medio para elevar el nivel medio de vida se extendió por completo en algunos sindicatos. El Sindicato de los Fundidores del Hierro y otras uniones de trabajadores de la industria algodonera, por ejemplo, continuaron proporcionando a sus miembros la posibilidad de emigrar en las vísperas de la Primera Guerra Mundial. Pero, en general, esta práctica perdió fuerza después de 1880. Algunos líderes sindicales se percataron de que la ola de emigraciones voluntarias estaba adquiriendo tal velocidad en aquellos momentos, que hacían innecesaria la asistencia. Otros dudaron, en vista de la rapidez y la facilidad que implicaban los viajes transatlánticos en barcos de vapor, si la emigración podía generar algún tipo de mejora permanente en las condiciones de vida de la mano de obra. Al existir trabajadores cualificados que realizaban frecuentemente trayectos en ambos sentidos entre Gran Bretaña y América, predominaba la sensación de que no existían garantías de que los miembros que habían emigrado no regresarían tras un breve período. La depresión de la década de 1880 también dio lugar a un sindicalismo aún más beligerante, el cual otorgaba una menor importancia al suministro de mano de obra de acuerdo con las necesidades del mercado y, por el contrario, se preocupaba más por presionar a los industriales mediante ciertas medidas que afectaban su industria. Además, al desarrollarse un sentimiento de solidaridad entre la clase trabajadora internacional, los líderes sindicales británicos demostraron una simpatía cada vez mayor a las protestas de los sindicalistas americanos y australianos frente a la emigración asistida, la cual contribuía, supuestamente, a la desarticulación de las huelgas y a la disminución de los salarios por parte de los empresarios. Esta nueva tendencia se manifestó en la conferencia anual del Congreso de Sindicatos de 1886. En este congreso se expresó una fuerte hostilidad hacia la emigración como solución a los problemas sociales, o bien, como sustituto de reformas sociales y económicas. Los delegados dudaban si la emigración era capaz de mitigar los problemas sociales en tiempos de la más aguda depresión y, tras un debate sobre la emigración asistida por el Estado, el congreso adoptó una resolución que rechazaba todo tipo de emigración, fuese asistida o no, mientras

(1949), pp. 248-273; R. V. Clements, «Trade Unions and Emigration, 1840-80», *Ibidem*, 9 (1955), pp. 167-180.

no se implementasen reformas sobre las leyes agrarias. Se esperaba que esta medida creara la existencia de propietarios rurales y, de esta manera, redujera la competencia por los puestos de trabajo en las ciudades [12].

Durante la década de 1870, los sindicatos agrícolas eran las fuerzas que actuaban más activamente en favor de la emigración [13]. El objetivo principal de la Unión Nacional de Trabajadores Agrícolas y organismos similares, consistía en lograr mejores salarios y condiciones laborales para sus miembros. Muchos de sus líderes, sin embargo, compartían la opinión de los sindicalistas industriales, que indicaba que una de las maneras de conseguirlo consistía en eliminar la fuerza de trabajo local mediante la emigración. Las huelgas locales y las disputas en los condados del centro y el este, que tuvieron lugar poco después del nacimiento del sindicalismo agrícola, a principios de la década de 1870, creó una oportunidad para poner en práctica esta filosofía. Pero los sindicalistas carecían de los recursos para hacer algo distinto a ofrecer asistencia parcial a los miembros que se preparaban para emigrar y, sólo debido a que la ayuda procedía de países ansiosos de reunir trabajadores agrícolas del exterior, la política de emigración subsidiada por los sindicatos pudo ser puesta en práctica. De esta manera, los grupos de trabajadores agrícolas que lograron partir a Brasil, Queensland y Nueva Zelanda, ofrecieron pasajes gratuitos al Canadá que —después que Joseph Arch, presidente del Sindicato Nacional de Trabajadores Agrícolas, había visitado el Dominio en 1873, y había realizado un informe favorable sobre las perspectivas para los emigrantes— ofrecía tarifas de viaje especialmente bajas.

Sin embargo, era tal el grado de miseria de los que partían, que los sindicatos tuvieron que reunir, invariablemente, las pequeñas sumas necesarias para proporcionarles los arrestos de viaje o bien, sufragar el resto de sus pasajes.

Los primeros contingentes que partieron fueron aquellos que se dirigieron a Brasil en 1872-1873 desde Warwickshire y otros condados

[12] Erickson, «Encouragement», pp. 268-269; *Report from the Select Committee on Colonisation, 1889*, P.P. 1889, X (274), Qns. 1796-1803; H. L. Malchow, «Trade Unions and Emigration in Late Victorian England: A National Lobby for State Aid», *JBS*, 15. n.° 2 (Spring, 1976), pp. 92-116.

[13] P. Horn, «Agricultural Trade Unionism and Emigration, 1872-1881», *HJ*, 15 (1976), pp. 92-116.

del centro y suroeste de Inglaterra. Sin embargo, el mayor número de salidas se registraron desde los nueve condados del este, en donde la emigración recibió un fuerte estímulo debido a las prolongadas y amargas disputas agrícolas de 1875, durante las cuales muchos miles de trabajadores, especialmente en Cambridgeshire y Suffolk, permanecieron fuera de sus fábricas debido al cierre patronal, en un intento por sofocar el sindicato. Este éxodo no se prolongó por mucho tiempo, puesto que la depresión económica obligó a Canadá, Nueva Zelanda y Queensland, a su vez, a reducir drásticamente la asistencia, y Brasil dejó de ser una alternativa viable cuando la empresa de 1872-1873, constituyó un fracaso. En cualquier caso, los propios sindicatos sufrieron grandes pérdidas en el número de afiliados a finales de la década de 1870. Al principio de la década siguiente, apenas se realizaron viajes y la emigración auspiciada por los sindicatos llegó a su fin.

No existen datos exactos sobre el número de trabajadores agrícolas que recibieron ayuda sindical para emigrar. Joseph Arch informó a la Comisión Richmond en 1881 que un total de 700.000 miembros sindicales y sus familias habían sido enviados a ultramar, pero al entrar en detalle, tuvo que admitir que sus aproximaciones superaban con mucho la realidad [14]. El hecho de que la cifra real era mucho menor es sugerido por los datos que demuestran que incluso en el año pico de 1874, el total no alcanzó los 10.000. Todo lo que sabemos, en definitiva, es que 3.600 miembros partieron a Nueva Zelanda y un «número considerable» a Queensland. Quizás la aproximación más acertada para el período total de 1872-1881, fue proporcionada por Pamela Horn, quien dio un total —incluyendo a las familias— que oscilaba entre las 40.000 y las 45.000.

Viaje hacia Occidente: Zion, el éxodo de los mormones

El mejor ejemplo de emigraciones de grupos organizados lo constituyen los mormones. La Iglesia de Jesucristo de los Santos de los Últimos Días, nombre oficial con que se designaba a la iglesia mormónica, era una secta milenarista fundada en Palmyra, Nueva York, por

[14] *Ibidem*, p. 97.

un pequeño agricultor llamado Joseph Smith. De acuerdo con el propio Smith, experimentó una serie de visiones en 1827, en las cuales aparecía el ángel Moroni, revelándole la existencia de unas tablillas de oro que contenían revelaciones místicas. Estas revelaciones fueron publicadas en su *Book of Mormon* (1830) —una miscelánea antología de preceptos religiosos en estilo bíblico, con una extraña percepción histórica que identifica a los indios americanos con las tribus perdidas de Israel—, que profetizaba su regreso, la reconstrucción de Zion y el Reino de Cristo en la tierra. La hostilidad manifestada por sus vecinos impulsaron a Smith y sus seguidores a trasladarse de Nueva York, en primer lugar, a Kirtland, Ohio, posteriormente a Independence, Missouri y finalmente, en 1839, a Nauvoo, Illinois, en donde alcanzó a reunir un gran número de adeptos, originando que, en poco tiempo, se convirtiera en la ciudad más poblada del estado. Pero después de que Smith anunciara en 1843 posteriores revelaciones divinas que sancionaban la poligamia o el «matrimonio plural», tal como él prefería denominarlo, los mormones se dividieron y se incrementó el antagonismo con sus detractores. En 1844, tuvo lugar un levantamiento contra los mormones en Illinois, Smith y su hermano Hyram fueron encarcelados tras ser acusados de traición y el 27 de junio, una multitud irrumpió en la prisión y se abalanzó sobre ellos, provocando su muerte. A continuación, el sucesor de Smith, Brigham Young, condujo a sus seguidores en una emigración de carácter épico a través del continente hacia el remoto valle de Great Salt Lake, en Utah (1846-1847), lugar escogido como sede para Zion. Young demostró ser un talentoso colonizador y, bajo su autoritario mandato, los mormones establecieron una teocracia comunal. Mediante el empleo de sistemas de irrigación, transformaron el desierto en una comunidad agrícola próspera [15].

Una de las doctrinas distintivas de los mormones consistía en la «reunión». Los miembros de esta iglesia tenían el deber religioso de «reunirse» o emigrar a Zion. Con el propósito de alentar este proceso, las autoridades de la iglesia mormónica realizaron grandes esfuerzos para atraer seguidores, tanto dentro de los Estados Unidos como en Europa. Estableció una misión británica en 1837, cuando dos apóstoles

[15] F. M. Brodie, *No Man Knows My History: The Life of Joseph Smith* (New York, 1945); S. Hirshson, *Lion of the Lord: A Biography of Brigham Young* (New York, 1969).

de la Iglesia, Herber C. Kimball y Orson Hyde, junto con cinco «ancianos», llegaron a Liverpool. Predicaron su evangelio en Inglaterra, Escocia y Gales, distribuyendo ejemplares del *Book of Mormon*, junto con otros que contenían su himno y tratados, así como un periódico semanal, *The Latter-Day Saints' Millennial Star*. A pesar de la oposición a sus enseñanzas, consiguieron varios miles de fieles y, en 1840, las primeras compañías de los «santos» británicos, que superaban los 300, emigraron hacia Nauvoo. Constituyeron la vanguardia de un movimiento que durante los tres cuartos de siglo siguientes, atrajo aproximadamente a 50.000 personas. Las emigraciones más intensas se verificaron en la década de 1850; sin embargo, a pesar de las continuas sospechas sobre el proselitismo mormón en Gran Bretaña y los esfuerzos del gobierno americano para lograr la colaboración europea con el fin de detener este movimiento, existió una constante emigración de fieles hacia Utah hasta la Primera Guerra Mundial [16].

Tras presenciar el embarque de un cargamento de mormones emigrantes en los muelles de Londres a principios de la década de 1840, un episodio descrito en *The Uncommercial Traveller*, Charles Dickens concluyó que su fe sólo era de carácter superficial y lo que inducía a las personas a convertirse al mormonismo eran sus atractivos económicos. La realidad es, sin embargo, más compleja. Los misioneros mormones crearon una diestra mezcla de argumentos espirituales y seculares con el fin de promover la emigración y, mientras los fieles se veían indudablemente atraídos por la promesa de un trabajo garantizado y toda la tierra que fuesen capaces de cultivar, respondían igualmente de forma entusiasta a la primitiva simplicidad de una religión que hacía énfasis en las profecías y los dogmas de la Biblia y que, mediante la promesa de la salvación universal, ofrecía garantías espirituales.

Quizás Dickens fue escéptico en cuanto a la profundidad de las convicciones religiosas de los mormones, sin embargo, se encontraba fuertemente impresionado por su organizada y disciplinada manera de embarcar, en contraste con el caos que caracterizaba la salida de los barcos de emigrantes. Su carácter organizado y controlado era, junto con sus propuestas utópicas, aquello que distinguía el éxodo mormó-

[16] P. A. M. Taylor, *Expectations Westward: The Mormons and the Emigration of their British Converts in the Nineteenth Century* (Edinburgh, 1965).

nico de la emigración británica en general. Las autoridades de la Iglesia Mormónica dirigían a los emigrantes en cada etapa del trayecto, proporcionándoles barcos especialmente acondicionados y creando grupos de pasajeros autosuficientes y organizados. En primera instancia, la ruta de los emigrantes se efectuaba entre Liverpool y Nueva Orleáns: les conducía por el río Mississippi en barco de vapor hasta St. Louis, posteriormente organizaban sitios de acampar en Keokuk y, finalmente, los mormones viajaban por tierra mediante el uso de carretas o vagones cubiertos, acompañados durante todo el trayecto por los guías religiosos, que reunían vagones, bueyes, mulas, alimentos y tiendas de acampar en las terminales de los ríos y los ferrocarriles. La ruta de las grandes planicies y las pendientes del este de las Montañas Rocosas era prolongada, extenuante y llena de dificultades. Las enfermedades y la muerte se cobraron un buen número de víctimas. Hubo trece muertos en una compañía de 450 miembros en 1855, y otros 17 de un total de 400 en 1865. El cólera se desató en 1854, y dos años más tarde, una gran cantidad de compañías de carretas que habían partido al final del invierno desde Iowa, se vieron atrapadas por la nieve y se produjo casi un centenar de muertos. No obstante, la sustitución de los barcos de vela por los barcos de vapor en el Atlántico, a finales de la década de 1860, y la construcción de los primeros ferrocarriles transcontinentales en 1869, facilitaron en gran medida el trayecto. En 1870, la duración del viaje desde Inglaterra hasta el valle de Great Salt Lake que, hasta entonces era de 6 a 9 meses, se vio reducida aproximadamente a 27 días y los sufrimientos y riesgos del pasado habían sido eliminados [17].

La ayuda financiera para la emigración de los mormones provino del Fondo Perpetuo para la Emigración, creado en 1849 bajo la iniciativa de Brigham Young. El fondo consistía en una suma total de rotación, gracias a las contribuciones de los miembros de la Iglesia. Su función consistía en adelantar el dinero para el pasaje a aquellos que no estaban en capacidad de hacerlo. Las personas que recibían dicha ayuda, una minoría del total, debían comprometerse a restituir dicha cantidad al fondo «en forma de trabajo o de cualquier otra», en cuanto las circunstancias se lo permitieran. Pero una vez en Utah, algunos bene-

[17] *Ibidem*, chs. 10 and 11: Ch. Dickens, «Bound for the Great Salt Lake», en *The Uncommercial Traveller* (London, Glasgow, c.1934), pp. 258-273.

ficiarios no podían restituir el préstamo y en 1877, el fondo había contraído una deuda superior a un millón de dólares.

La controversia caracterizó por mucho tiempo a los emigrantes mormones. Los críticos contemporáneos alegaban generalmente que los misioneros mormones reclutaban sistemáticamente un gran número de mujeres jóvenes que supuestamente servían de «esposas plurales» para los ancianos mormones. Esta creencia era, en gran parte, responsable de la antipatía que había despertado el proselitismo mormónico y, en particular, por la agitación antimormónica que se desató en Inglaterra, Gales y Escocia, poco antes de la Primera Guerra Mundial. Pero las listas de pasajeros de los barcos de emigrantes mormones revelan que los prejuicios populares carecían de fundamento. Lejos de existir un predominio de mujeres jóvenes, el número de personas de ambos sexos se encontraba equilibrado y había exponentes de todas las edades. La sorprendentemente elevada proporción de niños, que ascendía a alrededor de una tercera parte del total, así como el número de emigrantes adultos y de edad avanzada, demuestran que la emigración mormónica se realizó fundamentalmente en grupos familiares. Asimismo, no existe un acuerdo sobre la filiación religiosa anterior de los fieles. Los contemporáneos creían que se trataba en su mayoría de antiguos metodistas, lo cual ha sido sostenido por algunos historiadores, pero, en efecto, el mormonismo atrajo adeptos que no sólo pertenecían a la iglesia metodista, sino a las iglesias baptista, independiente y presbiteriana, y en la misma medida, a la Iglesia de Inglaterra [18].

Los historiadores han demostrado de forma convincente los orígenes urbanos de la clase trabajadora de los emigrantes mormones. Los misioneros mormones alcanzaron su mayor éxito en las áreas más urbanizadas e industrializadas: Londres, las tierras de los Midlands del oeste, el sur de Gales, Lancashire, el East Riding de Yorkshire y el centro de Escocia. La gran mayoría pertenecía a la clase de trabajadores industriales, especialmente, los mineros del carbón y los obreros textiles, aunque todas las capas de la sociedad británica estaban representadas: desde los trabajadores no cualificados hasta los pastores, los

[18] Taylor, *op. cit.*, pp. 146-148; G. O. Larsen, «The Perpetual Emigration Fund», *MVHR*, XIII (1931), pp. 184-194; M. R. Thorp, «The Religious Background of Mormon Converts in Great Britain, 1837-1852», *JMH*, 4 (1977), pp. 51-65.

almaceneros y los profesionales. En vista de sus antecedentes mayoritariamente urbanos e industriales, no es sorprendente que los emigrantes mormones británicos tendieran a congregarse en las dos áreas metropolitanas más extensas y sus alrededores, en Utah, Salt Lake City y Ogden. Así pues, el censo de 1870, demostró que de los 20.772 residentes en Utah nacidos en Gran Bretaña, casi un treinta por ciento habitaba en el condado de Salt Lake. Aquellos que demostraban conocimientos industriales eran capaces de continuar con sus antiguas ocupaciones: los albañiles y los carpinteros, por ejemplo, encontraron un gran número de empleos en los amplios programas públicos de empleo desarrollados por la Iglesia. Sin embargo existieron pocas oportunidades en el sector de la confección y la minería. Se realizaron intentos para establecer fábricas textiles y herrerías sin éxito alguno y los líderes mormones rechazaron la idea de proceder a la extracción minera de metales preciosos —que constituían parte de las riquezas del territorio de Utah— puesto que era incompatible con los ideales de la Iglesia. De esta manera, dentro de una sociedad planeada por una iglesia dominante, algunos fieles británicos que habían desempeñado trabajos de minería y tareas industriales en las fábricas de su tierra natal, se vieron obligados, tras la insistencia de Brigham Young, a convertirse en granjeros pioneros, un cambio que para muchos constituía, al menos, una causa de descontento. Pero, si los inmigrantes varones encontraban dificultades para adaptarse al cambio de oficio, las mujeres tenían un problema mucho mayor, que consistía en tener que reconciliarse con las enseñanzas mormónicas acerca del matrimonio. Mientras que algunas esposas de los mormones británicos presentaban una actitud aparentemente imperturbable ante la perspectiva de formar parte de una «familia plural», otras experimentaban una gran angustia. «Oh, Ann», fueron las palabras de una mujer galesa a una amiga, tras su regreso en 1862, «este horror [de la poligamia] me ha hecho tan miserable en el pasado, que, en ocasiones, he deseado encontrarme en el fondo del mar y no en Utah» [19].

[19] Taylor, *op. cit.*, pp. 149-151; A. Conway, ed., *The Welsh in America: Letters from the Immigrants* (Minneapolis, 1961), p. 318.

Filantropía y emigración

A principios de la década de 1870, el interés público se centró cada vez más en el problema de la indigencia urbana. Más de un millón de personas vivían gracias a la ayuda social y otro millón lo hacía en condiciones de subsistencia muy precarias. La miseria que padecían los desempleados en las grandes ciudades, especialmente en Londres, generaban un sentimiento generalizado que buscaba dar salida al excedente de población. Se organizaron asociaciones con el fin de promover la emigración y, en febrero de 1870, una delegación de la Liga Nacional para la Emigración esperó a Gladstone para manifestarse sobre la emigración masiva a expensas del gobierno. Más adelante, fue llevado por primera vez al Parlamento el asunto de la emigración asistida por el estado, desde la gran hambruna padecida en Irlanda, siendo tajantemente rechazado. El gobierno se oponía totalmente a esta propuesta, argumentando que la emigración debía ser una elección individual [20]. Este asunto no volvió a tratarse durante más de una década, sin embargo, la profunda depresión de mediados de 1880 lo llevó nuevamente a la palestra. Viéndose alarmada por los enfrentamientos y las emigraciones en las grandes ciudades, la opinión de la clase respetable estuvo nuevamente auspiciada por el estado. Ésta constituiría una válvula de escape para el descontento y un medio para disminuir la ayuda social, así como una manera de aprovechar los inmensos recursos naturales del Imperio. Sin embargo, el gobierno, presidido nuevamente por Gladstone, continuó negándose a la utilización del fondo público para promover la emigración o la colonización. Salisbury, quien asumió el poder en 1886, estuvo más a favor de esta propuesta, pero en realidad no hizo más que desarrollar un proyecto limitado y experimental de colonización en Canadá. En 1889, se nombró un Comité para la Colonización, pero dos años después, su informe demostró que habían llegado tiempos mejores, en sus declaraciones sobre el estado generalizado de bonanza, por lo cual no era necesario realizar ningún tipo de proyecto de emigración asistida por el gobierno [21].

[20] H. L. Malchow, *Population Pressures: Emigration and Government in Late Nineteenth Century Britain* (Palo Alto, California, 1979), pp. 18-41.

[21] *Ibidem*, chs. 7 and 8; S. C. Johnson, *Emigration from the United Kingdom to North*

Aquello que los gobiernos se negaron a asumir del todo, fue intentado por filántropos individuales, organismos benéficos y sociedades migratorias locales. Se realizaron tareas organizadas, dirigidas especialmente al problema de la indigencia en Londres, en particular, la de los barrios bajos y densamente poblados del East End. Una de las primeras organizaciones de este tipo fue el Fondo para la Emigración Familiar de East End, fundada en 1868 por un grupo de filántropos acaudalados dirigidos por la honorable Mrs. Hobart. Este organismo se ocupaba, en primer lugar, de mitigar la miseria causada por el cierre de dos astilleros frente al Támesis y en 1869, brindó asistencia a 1.035 personas para emigrar principalmente desde Poplar, Bow, la Isla de los Perros, Limehouse, Stepney, Mile End, Whitechapel, Bethnal Green, Clerkenwell, Shadwell, el este de St. George y Spitalfields [22]. Otras organizaciones limitaron aún más sus actividades; una de ellas fue la Sociedad para la Emigración de Clerkenwell, fundada por un clérigo local, el reverendo A. Styleman Herring, y organizada de acuerdo con el principio de auto-ayuda. Entre 1868 y 1872, dicho organismo apoyó la emigración de más de 3.000 personas [23]. Sin embargo, la organización que atrajo la mayor subvención pública fue el Fondo para la Emigración Británica y Colonial, presidida por el alcalde de Londres, que incluía en su comité a filántropos destacados como Shaftesbury y Sir Thomas Fowell Buxton [24]. A pesar de que muchas de las sociedades migratorias locales se desarticularon con la reactivación del comercio, la mayor parte de los organismos benéficos, constituidos a fines de la década de 1860, continuaron promoviendo la emigración activamente. La depresión de la década de 1880 dio lugar a la reanudación de dicha labor. Además, durante esa misma década, nuevos organismos se sumaron a esta tarea, entre los cuales se encuentra la Sociedad para la Organización de la Beneficencia, la Sociedad de Auto-Ayuda para la Emigración y la Sociedad Eclesiástica para la Emigración.

Muy pocos emigrantes asistidos por dichos organismos fueron enviados a los Estados Unidos. El cónsul general Waller informó desde Londres en 1888:

America, 1763-1912 (London, 1913), pp. 29-30, 240-243; *Report from the Select Committee on Colonisation, 1891*, P.P. 1890-91, XI (152), pp. 4, 14, 15.

[22] *Report of the Minister of Agriculture for 1870*, DCSP, 1871, n.º 64, p. 64.

[23] *Ibidem*, p. 5; Malchow, *op. cit.*, p. 35.

[24] *Ibidem*, p. 18.

> Tras llevar a cabo (...) diligentes encuestas, no estoy en capacidad de mencionar un solo caso de emigración asistida conforme a ninguno de los estatutos ingleses, regulaciones locales o municipales que hubiesen tenido lugar durante los últimos dos o tres años; tengo conocimiento de que ninguno de mis compañeros consulares en este Reino han citado un caso de este tipo en sus informes [25].

Creía que esto —tomando en cuenta, asimismo, a los emigrantes asistidos por la beneficencia privada— se debía a la atención que merecían en Gran Bretaña las leyes estatales y federales que prohibían la entrada a los inmigrantes sin recursos. Canadá estaba igualmente preocupada en no permitir la entrada a los pobres, pero al garantizarse que la masa de indigentes dejaría de ser enviada, la Ley de Emigración del Dominio de 1869 hizo una excepción a favor de los emigrantes patrocinados por organizaciones benéficas aprobadas [26]. De esta manera, el Canadá fue el principal destino de la emigración asistida; sin embargo, algunos de los emigrantes enviados encontraron, finalmente, la manera de establecerse en los Estados Unidos. Entre 1869 y 1871, aproximadamente un total de 20.000 emigrantes asistidos llegaron a Quebec y, a pesar de que esta afluencia no se mantuvo en las décadas de 1870 y 1880, las distintas agencias benéficas comprometidas con la emigración hicieron que ésta fuera constante.

Finalmente, la agencia más importante de este género fue el Ejército de Salvación, fundado en 1878, por el reverendo William Booth, predicador evangelista que había dedicado más de una década al trabajo en las misiones del East End de Londres. En 1890, el General Booth, tal como se hacía llamar, publicó *In Darkest England and the Way Out,* obra que desarrollaba una vívida descripción de la pobreza urbana, en donde Booth proponía un plan para elevar el nivel de vida de los pobres mediante el entrenamiento en las tareas agrícolas en las comunidades rurales, en primera instancia en Inglaterra y, posteriormente, en las colonias. Este proyecto no se puso en práctica totalmente, sin embargo, la colonia del Ejército de Salvación en Hadleigh, Es-

[25] USCD, *Reports of Diplomatic and Consular Officers... 1888,* 50 Congress, 1st Session, House Misc. Docs, n.° 572, Part 2, p. 9.

[26] N. Macdonald, *Canada, Immigration and Colonization: 1841-1903* (Aberdeen, 1966), pp. 95-96.

sex, fundada en 1891, proporcionó un entrenamiento rudimentario en las labores agrícolas a varios miles de niños y jóvenes, algunos de los cuales emigraron posteriormente a Australia o al Canadá. Además, el plan del General Booth para solventar la miseria urbana inspiró a su yerno, Frederick Booth-Tucker, comandante del Ejército de Salvación en los Estados Unidos, a establecer allí varias colonias agrícolas en 1898. Estas colonias estaban situadas en Fort Amity, Colorado, en Fort Romie, en el valle Salinas de California y en Fort Herrick, Ohio; esta última se convirtió en un centro de recuperación para alcohólicos [27].

Las colonias de Booth-Tucker no tuvieron resultados excesivamente favorables: resultaron proyectos muy costosos para el Ejército de Salvación, algunos de ellos se vieron afectados por la sequía y todos tuvieron una vida muy limitada. Sin embargo, en 1905, tras la insistencia del Ejército de Salvación, el gobierno británico envió al novelista H. Rider Haggard a los Estados Unidos, con el fin de que realizase un informe sobre la expedición. El informe de Haggard, titulado *Los pobres y la tierra* (1905), era altamente favorable y, valiéndose de las experiencias americanas, propuso un proyecto más ambicioso que debía ser financiado por el gobierno británico, constituyendo un programa de colonización a gran escala, auspiciado por el Imperio y supervisado por el Ejército de Salvación. Sin embargo, un comité del Parlamento que examinó la propuesta afirmó:

> Consideramos que este proyecto es susceptible a tantas objeciones que, incluso si estuviésemos en capacidad de abogar, en un principio, por la colonización, no recomendaríamos este plan en particular [28].

Si bien estaba contrariado por tal decisión, el General Booth jamás abandonó la esperanza de que su modelo de colonización fuese realizado. Mientras tanto, alentó la expansión de las labores del Departamento de Emigración, iniciadas en 1885, que consistían en la promoción de la emigración en general. En noviembre de 1905, trazó las directrices para realizar un plan de emigración que resolviera «el recu-

[27] C. C. Spence, *The Salvation Army Farm Colonies* (Tucson, Arizona, 1985), chs. i-vi.

[28] *Report of the Departmental Committee Appointed to Consider Mr. Rider Haggard's Report on Agricultural settlements in British Colonies*, P.P. 1906, LXXVI (Cd. 2978), p. 1.

rrente problema del desempleo». En lugar de proceder a un traslado indiscriminado de personas a otro país, en donde, tras su llegada, eran abandonadas a su suerte, propuso una cuidadosa selección de gente cuya partida fuese «benéfica para la persona, aceptable para el país de origen y ventajosa para el país de llegada». Los elegidos permanecerían a cargo de los agentes del Ejército de Salvación hasta establecerse en sus nuevos hogares. Unos pocos meses antes, en abril de 1905, el primer barco de emigrantes organizado por el Ejército de Salvación, partió desde Liverpool con otros 1.000 ciudadanos al Canadá. A partir de ese momento, dichos contingentes partieron con mayor frecuencia. A pesar de que la Primera Guerra Mundial interrumpió esta labor, el número de emigrantes establecidos en ultramar con ayuda del Ejército de Salvación ascendió a 250.000 en 1938. Canadá acogió a la cantidad de personas más elevada, pero especialmente después de 1927, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica adquirieron popularidad [29].

La emigración de mujeres y niños

El crecimiento de un movimiento organizado que promovió la emigración de mujeres surgió a partir de la preocupación pública por la creciente desproporción existente entre los sexos en la población del país. El censo de 1851 demostró que, de una población total de 27 millones en el Reino Unido, las mujeres superaban en cantidad a los hombres en 650.000. Diez años más tarde, esta disparidad aumentó a 800.000 y en 1911, hasta 1.300.000. Las razones de este «excedente» de mujeres respondían a un índice de mortandad más elevado entre los hombres durante la primera infancia y la niñez y al hecho de que los hombres emigraban en mayor medida que las mujeres. El desequilibrio entre los sexos constituía una característica de la sociedad británica en general, pero los primeros en señalar este problema en la década de 1860 atribuyeron el hecho a que las mujeres pertenecientes a la clase trabajadora, sin importar su número, podían encontrar trabajo con mayor facilidad, mientras que las solteras de clase media —«damas indigentes», según los estereotipos de la época— no lo encontraban. En vis-

[29] R. Sandall, *History of the Salvation Army* (London, 1947), vol. III, pp. 154-158.

ta de que su educación sólo les hacía útiles para el matrimonio, su incapacidad para encontrar consorte a menudo les generaba una pérdida de status social y la amenaza de caer en la miseria. Para filántropos como Jane Lewin y María Rye, quienes fundaron la Sociedad para la Emigración de las Mujeres de Clase Media (FMCES) en 1862, una de las soluciones se vislumbraba en las frecuentes protestas de las colonias por el desequilibrio de carácter opuesto al existente en Inglaterra, es decir, la fuerte escasez de mujeres. No obstante, aquello que las colonias deseaban fundamentalmente, no eran damas educadas, versadas en materias tales como las buenas maneras o el bordado, sino jóvenes robustas capaces de realizar labores agrícolas y domésticas, sin importar si ingresaban en calidad de sirvientes o de esposas. Debido a esta condición, tan sólo 302 mujeres, en su mayoría maestras e institutrices, recibieron la ayuda para emigrar de la FMCES entre 1862 y 1886, la mayoría de las cuales partió hacia Australia y Sudáfrica. Pero la aparición, a principios de la década de 1880, de un nuevo grupo de sociedades en torno a la emigración de mujeres que atendía a todas las clases sociales —no sólo a las damas— dio un vuelco a esta situación. Estas sociedades, como la destacada Sociedad para la Emigración de Mujeres Británicas, fundada en 1884 por Louise Hubbard, Adelaide Ross y Elaine Joyce, demostró ser mucho más efectiva que la FMCES. Tras realizar una cuidadosa selección de las aspirantes, establecieron albergues en los puertos de salida, así como puertos de entrenamiento en las colonias, con el fin de enseñar a las mujeres los conocimientos domésticos y agrícolas necesarios. Además de asistirles con el coste del pasaje, las sociedades proporcionaron matronas que acompañaban a las mujeres a sus destinos. Entre 1894 y 1918, aproximadamente 20.000 mujeres recibieron ayuda para emigrar, de las cuales una enorme y creciente proporción se destinó a Canadá, especialmente a las provincias de la pradera del oeste y la Columbia Británica, en donde los hombres superaban en cantidad a las mujeres, en algunos casos en una proporción de dos contra uno y, en determinados casos, de veinte contra uno. No resulta sorprendente que una cantidad mínima de inmigrantes permanecieran solteras mucho tiempo después de su llegada [30].

[30] A. J. Hammerton, *Emigrant Gentlewomen: Genteel Poverty and Female Emigration, 1830-1914* (London, 1979); U. Monk, *New Horizons: A Hundred Years of Women's Emigration* (London, 1963).

Entre 1869 y 1941, decenas de miles de niños británicos sin la compañía de sus padres fueron enviados a ultramar en distintos puntos del Imperio para comenzar una nueva vida. El grupo más numeroso, que ascendía a más de 100.000, fue enviado al Canadá para trabajar bajo contrato, aportando su mano de obra en el sector agrícola o bien, en calidad de sirvientes domésticos. Los niños y las niñas, que procedían de las populosas ciudades de la Gran Bretaña victoriana, no tenían más de 14 años y, por tanto, no estaban en edad de abandonar las aulas. Ciertamente, algunos de ellos apenas tenían 3 ó 4 años. Aproximadamente una tercera parte estaba constituida por huérfanos, pero la mayoría eran niños abandonados en las calles por sus padres y acogidos por muchos asilos creados a finales del siglo XIX. Estas instituciones, junto con otra variedad de organismos voluntarios, fueron los principales patrocinadores de la emigración juvenil.

Los 100 niños emigrantes enviados a Virginia en 1618 constituyeron el primero de estos contingentes que partieron a América y a las Indias Occidentales durante el siglo XVII. Esto ocurrió, al parecer, hasta 1700, pero a comienzos del siglo XIX, la emigración de niños indigentes pasó a manos de una serie de agencias privadas tales como la Sociedad para la Supresión de la Indigencia Juvenil (denominada posteriormente Sociedad de Amistad con los Niños) y la Unión Escolar de Harapientos, cuyo presidente era Lord Shaftesbury, famoso por su lucha contra el trabajo infantil. Entre 1830 y 1853, dichas organizaciones enviaron cargamentos de niños a Cape Colony, el sur de Australia y el Canadá, pero dejaron de hacerlo cuando el gobierno denegó a Shaftesbury una petición de financiación del proyecto. Sólo a finales de la década de 1860, los niños comenzaron a ser enviados en masa. Esta nueva emigración debió su nuevo impulso a un grupo de filántropos evangélicos que se denominaban los «herederos de Shaftesbury» y quienes veían en la financiación un medio para apartar a los niños de la inmoralidad y los males de la vida urbana, así como para proporcionarles un nuevo comienzo en las colonias [31].

Si bien el origen de estas expediciones residía en una filantropía desinteresada, el flujo migratorio juvenil adquirió un apoyo generaliza-

[31] J. Parr, *Labouring Children: British Immigrant Apprentices to Canada, 1869-1924* (London and Montreal, 1980); G. Wagner, *Children of the Empire* (London, 1982).

do por otras razones, entre ellas, los intereses personales. La Junta de Tutores, tomando en cuenta los factores económicos y encargada del cuidado de los indigentes, encontró que era menos costoso el envío de los niños a Canadá que su mantenimiento en casa. Las clases gobernantes, por su parte, estaban convencidas de que la emigración infantil constituía una válvula de escape para el desempleo y el descontento social. En la década de 1880, el Imperio dio un impulso adicional a este proyecto: se argumentaba que los niños emigrantes contribuirían a mantener la bandera británica ondeando en los territorios escasamente poblados del Imperio. Estas consideraciones se ajustaban perfectamente a la insaciable demanda de mano de obra en Canadá y, posteriormente en Australia. Jamás hubo una cantidad suficiente de niños emigrantes para satisfacer las necesidades de los granjeros canadienses y tanto el Dominio como las provincias consideraron necesario ofrecer incentivos financieros a las agencias patrocinadoras [32].

Los pioneros de la emigración infantil fueron dos mujeres destacadas, María Rye (1829-1903), hija de un importante procurador londinense, y Annie Macpherson (1833-1904), una cuáquera (?) nacida en Escocia. La señorita Rye había partido hacia Nueva Zelanda en 1862, junto a un grupo de mujeres emigrantes enviadas por la Sociedad para la Emigración de Mujeres de la Clase Media, que había sido fundada por ella recientemente. La señorita Macpherson, una comprometida revivalista, se había dedicado al trabajo social en los barrios bajos del East End en los tiempos en que los clubes para la emigración estaban en pleno surgimiento, y ella misma acompañó a un grupo de mujeres y niños al Canadá en 1867. Además, ambas visitaron los Estados Unidos y regresaron sumamente impresionadas por la labor de la Sociedad para la Ayuda de los Niños de Nueva York, así como la de la Liga Infantil Howard, dedicadas a alojar niños indigentes de las ciudades en casas de familias agrícolas en el Cercano Oeste. En 1869, estas dos mujeres empezaron a enviar de manera independiente grupos de niños indigentes al Canadá. El primer contingente organizado por la señorita Rye estaba formado por niñas procedentes de distintos orfelinatos de distintos lugares de Inglaterra, mientras que el grupo de la señorita Macpherson estaba formado por niños de los Hogares Revivalistas,

[32] *Ibidem*, chs. vi and vii.

fundados por ella en el East End. En 1874, ambas enviaban a varios cientos de niños al extranjero cada año. Sin embargo, en aquel momento, el sistema que ellas habían iniciado comenzó a ponerse en duda. El Consejo Gubernamental Local, encargado de la ayuda social desde 1871, decidió que, al asumir la seria responsabilidad de enviar niños indigentes al Canadá, era necesario mandar un inspector para que les vigilase durante el viaje. Andrew Doyle, el hombre escogido para esta misión, extendió un informe que abundaba en críticas. En éstas expresaba que, a pesar de la buena intención de la señorita Macpherson y la señorita Rye, los niños eran alojados en hogares que desconocían y posteriormente les supervisaban de forma tan inadecuada, que los niños recibían una importante sobrecarga de trabajo, por no mencionar los malos tratos. «El hecho de enviarles en calidad de emigrantes», concluyó Doyle, «puede ser considerado una manera de mejorar su situación, pero en realidad constituye una forma de deshacerse de ellos al más bajo coste [33].

La Casa de los Comunes del Canadá creó inmediatamente un Comité para la Inmigración, con el propósito de analizar los cargos efectuados por Doyle. Tras rechazarlos, el comité concluyó que

> el trabajo realizado por la señorita Macpherson y la señorita Rye es totalmente satisfactorio y sus resultados, con muy contadas excepciones, constituyen una permanente ventaja para los niños emigrantes, así como para el país que les recibe.

En marzo de 1875, sin embargo, el Consejo Gubernamental Local decidió, a la luz del informe realizado por Doyle, suspender las emigraciones de indigentes, aunque unos años más tarde, cambió de parecer. Mientras tanto, la señorita Macpherson y la señorita Rye continuaron reuniendo niños emigrantes procedentes de los hogares que ellas mismas habían fundado en Londres, así como de otras instituciones similares establecidas en otros lugares del país por otros evangelistas. Entre ellos se encuentra el Hogar para la Emigración, de John Middlemore, en Birmingham, fundado en 1872; el Hogar-Refugio de Liverpool, fundado por Louisa Birt, hermana de la señorita Macpherson;

[33] *Ibidem*, pp. 33-52, 81-87.

los Hogares Nacionales Metodistas para la Infancia de Wesley, fundados por el reverendo Bowman Stephenson; dos hogares escoceses, el primero de los cuales fue fundado por William Quarrier en Bridge of Weir y el segundo, por la señora Blaikie en Edimburgo. Y por último, pero no por ello menos importantes, están los Hogares del Dr. Barnardo [34].

Thomas John Barnardo, quien estaba destinado a convertirse en la personalidad más famosa del movimiento migratorio juvenil, quien presidiera la mayor de las organizaciones para la emigración infantil, nació en Dublin en 1845, de padre prusiano y madre irlandesa. Tras experimentar una profunda vocación religiosa a la edad de 17 años, aspiró a convertirse en misionero en China, pero previamente inició sus estudios en el Hospital de Londres para estudiar Medicina. Una vez concluidos, se vio impulsado a trabajar en obras de rescate con los niños de los barrios bajos, fundando posteriormente la Misión Juvenil del East End en Stepney. Le absorbió de tal manera esta nueva vocación, que no le permitió graduarse en Medicina. El Doctor Barnardo, tal como insistía en que le llamasen, había fundado una red de asilos infantiles, el primero de los cuales había sido creado en 1870. Al mismo tiempo, realizó experimentos relacionados con la emigración, enviando a más de 1.000 niños al Canadá entre 1870 y 1882, utilizando las facilidades proporcionadas por la organización de la señorita Macpherson. Posteriormente, decidió desarrollar su propio proyecto de emigración y a su muerte, en 1905, enviaba a más de 1.000 niños por año al Canadá. En 1928, el Doctor Barnardo había enviado a 26.790 niños, el doble de la cifra alcanzada por cualquier otra agencia y más de un cuarto del total de aquel período. A diferencia de otros, Barnardo contaba con numerosos asilos y, por lo tanto, una mayor cantidad de niños que seleccionaba para la emigración. Desde el principio, éste había decidido enviar solamente a «la flor y nata de la bandada», niños a quienes él consideraba física y mentalmente sanos, absolutamente intachables, honrados y virtuosos y entrenados para desempeñar trabajos industriales o domésticos. Los agentes de Barnardo siempre acompañaban a los niños durante el trayecto hacia Canadá, les reunían temporalmente en asilos de distribución y posteriormente, les situaban en

[34] *Ibidem*, pp. 87-89, 103; Parr, *op. cit.*, pp. 32ff.

granjas previamente inspeccionadas y aprobadas. Asimismo, Barnardo estipulaba que era necesaria una continua supervisión de los niños en el Canadá que consistía, por una parte, en visitas sistemáticas y, por otra, en una correspondencia regular. También tomó las medidas necesarias para garantizar que las adopciones se realizasen en términos absolutamente legales y que los niños que superaban la edad escolar, recibiesen un salario [35].

Sin embargo, tras el humanitarismo de Barnardo existía un fondo de suma crueldad. Mientras que otros líderes de las misiones no permitían la emigración de aquellos niños que no contaban con el consentimiento de al menos uno de sus padres, Barnardo practicaba lo que él solía llamar «rapto filantrópico», que consistía en separar arbitrariamente a los niños de sus parientes y enviarles rápidamente al extranjero, cuando él lo consideraba conveniente. Éste era, sin embargo, un ejemplo extremo de los métodos empleados no sólo por Barnardo sino por otros importantes promotores de la emigración. La emigración infantil fue, según los últimos análisis, un movimiento forzado. Con o sin el consentimiento de los padres, a los niños nunca se les preguntó si deseaban emigrar y existen pruebas de casos en que éstos se negaron a hacerlo. No se ponía ningún empeño en evitar separar a los hermanos de sus hermanas o bien, en facilitarles el contacto. Muchos simplemente desaparecieron en las remotas granjas canadienses [36].

Muy pocos niños fueron enviados a las regiones del Lejano Oeste de Manitoba y Saskatchewan, pero la gran mayoría fueron situados al sur de Ontario, al oeste de Quebec y en los Municipios Orientales, al sur de Montreal; todas estas áreas padecían escasez de mano de obra agrícola debido a que la población emigraba a las ciudades y al tamaño menguante de las familias. Estas regiones requerían fuertes trabajadores agrícolas, sin embargo sólo contaban con niños callejeros en edad de crecimiento, o bien, procedentes de las casas residenciales de Gran Bretaña. Para los emigrantes, ésta constituía una transición abrupta y agotadora. Al no contar con conocimientos previos de agricultura, a su llegada les era indispensable aprender a ordeñar, construir cercos de madera, arrear las manadas de caballos o, en el caso de las mujeres,

[35] Wagner, *op. cit.*, pp. 104-119.
[36] *Ibidem*, pp. 138-149; Parr, *op. cit.*, pp. 62ff.

realizar una serie de labores agrícolas y domésticas. El tratamiento que ellos recibían era totalmente variable. Algunos eran aceptados como miembros de la familia y tratados con amabilidad. Otros, no obstante las periódicas inspecciones realizadas por las agencias promotoras, eran golpeados, trabajaban en exceso y prácticamente, pasaban hambre. En cualquier caso, todos solían quejarse por el aislamiento de las granjas canadienses. Ésta es posiblemente la razón por la cual, al alcanzar la madurez, muy pocos se convirtieron en fuertes e independientes granjeros o mujeres de granjeros, tal como los promotores ingleses hubieran deseado. Aquéllos, en su lugar, se convirtieron en trabajadores industriales, obreros en general, o bien, sirvientes domésticos en las ciudades y pueblos de Canadá o Norteamérica. Una importante proporción consiguió regresar a Inglaterra, algunos mediante el pretexto de unirse a las Fuerzas Expedicionarias Canadienses durante la Primera Guerra Mundial [37].

[37] *Ibidem*, pp. 47-48, 82-83, 124-134.

VII

LA TRAVESÍA DEL ATLÁNTICO, 1803-1914

Comercio transatlántico y tráfico migratorio

Si bien las restricciones legales que pesaban sobre la emigración británica desaparecieron a comienzos del siglo XIX, el éxodo a gran escala sólo fue posible gracias a una revolución en el comercio transatlántico que proporcionara un medio barato, accesible y relativamente seguro para alcanzar el Nuevo Mundo. En el transcurso del período colonial, un viaje a América constituía una empresa totalmente azarosa y, a menudo, los emigrantes sufrían grandes apuros en el transcurso del mismo. Una de las razones que explicaba esto era el reducido tonelaje de los barcos que cruzaban el Atlántico. El *Arbella*, con sus 350 toneladas, que llevó al grupo de John Winthrop a la bahía de Massachusets en 1630, era inusualmente grande. La mayor parte de sus escoltas apenas si tenían la mitad del tonelaje e, incluso en muchos casos, no sobrepasaban las 25 o 30 toneladas [1]. Aún 150 años más tarde, la gran mayoría de los barcos encargados del comercio con las colonias tenían sólo entre 200 y 400 toneladas, con una eslora de poco más de 30 metros. El cruce del Atlántico en una de estas frágiles embarcaciones, incluso en condiciones favorables, podía suponer entre dos y tres meses de viaje y cuando había que enfrentarse a vientos contrarios o cuando el barco empezaba a hacer agua, podían transcurrir hasta seis meses antes de llegar a América.

[1] D. Cressy, *Coming Over: Migration and Communication between England and New England in the Seventeenth Century* (Cambridge, 1987), pp. 145-146.

En tales circunstancias, los efectos del mareo típico de la navegación se acentuaban conjuntamente con la escasez de agua y provisiones que invariablemente aparecía en los viajes que se prolongaban excesivamente. En ocasiones, se evitaba el desastre tan sólo por el encuentro casual con otro barco, o bien, por el cambio repentino de las condiciones meteorológicas. A veces, los pasajeros sucumbían al hambre y en otros casos —como ocurrió con el balandro *Seaflower*, que llegó a Boston en 1741 tras dieciséis semanas de navegación desde Belfast— murieron de hambre 46 personas mientras estaban en el mar y los supervivientes tan sólo alcanzaron a subsistir mediante la práctica del canibalismo [2]. Asimismo, los viajes largos también comportaban el riesgo siempre presente de la aparición del escorbuto, causado por la falta de vegetales frescos e igualmente, el riesgo de la aparición de numerosos desórdenes estomacales como resultado de la ingestión de comida podrida. Incluso existía un peligro aún más grande de contagios infecciosos, puesto que las enfermedades encontraban terreno abonado en los compartimientos de tercera clase, completamente atestados y mal ventilados. En el siglo XVII, la viruela constituyó el principal azote de los emigrantes. Un caso célebre es el del barco *Welcome* que llevó a William Penn a Philadelphia en 1682, el cual perdió a 30 de sus pasajeros a causa de esta enfermedad. Sin embargo, con el tiempo, los emigrantes parecieron haber desarrollado cierto grado de inmunidad a la viruela y en el siglo XVIII fue el tifus, o fiebre marina —una enfermedad presta a desarrollarse en todos aquellos sitios en donde hubiese gente encerrada en condiciones insalubres durante largos períodos de tiempo— el mal que supuso la peor amenaza. En esos tiempos, la mortalidad de emigrantes a causa de esta enfermedad fue espantosamente alta. Así, en 1738, tuvieron lugar no menos de 1.600 muertes entre los pasajeros que se dirigían a Philadelphia y sólo dos de los quince barcos que llegaron al puerto en el transcurso del verano, desembarcaron a sus pasajeros en perfectas condiciones de salud [3]. Los males de esta clase eran, hasta cierto punto, imposibles de tratar, debido al estado de los conocimientos médicos en aquella época, pero en ocasiones, el su-

[2] R. J. Dickson, *Ulster Emigration to Colonial America, 1718-1775* (London, 1966), pp. 208-209.

[3] Fisher., *op. cit.*, p. 421; J. Duffy, «The passage to the colonies», *MVHR*, 38 (1951-52), pp. 21-38.

frimiento y la muerte se debían a la desidia y la crueldad de los capitanes de los barcos. Uno de estos casos fue recogido en 1773 por Ezra Stiles, el futuro presidente de Yale, quien escribió en su diario que en un barco que había llegado recientemente desde Escocia, el capitán había maltratado a los pasajeros hasta tal punto —fundamentalmente escatimando la comida— que 100 personas habían muerto en el transcurso del viaje [4].

Barcos madereros y paquebotes

Durante la era de la emigración masiva esta clase de escándalos estaban a la orden del día. La masificación del pasaje, los malos tratos, los naufragios y las enfermedades continuaron siendo características inseparables del tráfico migratorio bien entrado el siglo XIX. Pero el espectacular crecimiento del comercio maderero con la Norteamérica Británica y el comercio del algodón con los Estados Unidos proporcionaron a los emigrantes facilidades de transporte inéditas. Las dificultades experimentadas por los barcos implicados en esta clase de intercambio para obtener mercancías que transportar al oeste y el hecho de que cuando éstas estaban disponibles, consistían en productos manufacturados que eran mucho menos voluminosos que la madera o el algodón, suponía que el viaje al oeste implicaba la existencia de espacio libre que podía ser utilizado para transportar emigrantes. Hasta mediados del siglo XIX, cuando las Leyes de Pasajeros se volvieron más restrictivas, no era preciso realizar grandes gastos para equipar una embarcación con el propósito de transportar emigrantes. Bastaba con colocar temporalmente literas de madera en los espacios vacíos que existían entre las cubiertas y, puesto que los emigrantes traían consigo sus propias provisiones, abastecerles de agua y combustible para que cocinaran sus alimentos. Las ganancias que proporcionaba el transporte de emigrantes eran altas y, si se podía llenar el barco con éstos, dichas ganancias llegaban, incluso, a superar a las que proporcionaba el transporte de madera o algodón.

[4] A. E. Smith, *op. cit.*, p. 216.

El acontecimiento que resultó más dramático fue la expansión del comercio maderero. En 1800, cuando las importaciones procedentes de la Norteamérica Británica se habían limitado a pequeñas cantidades de trigo, caza, pesca y pieles, menos de 100 barcos, con tan sólo 40.000 toneladas, partieron cada año desde los puertos británicos hacia el Canadá y las Provincias Marítimas. Hacia la década de 1840, el número de barcos se incrementó a más de dos millares y, puesto que durante este tiempo el tamaño de los barcos se había multiplicado por dos, el tonelaje total excedía el millón de toneladas. La naturaleza estacional del comercio maderero sirvió de gran ayuda a la emigración. Debido a la crudeza del invierno norteamericano, los barcos madereros abandonaban Gran Bretaña en el transcurso de la primavera y el verano, cuando había una mayor demanda de pasajes para emigrar. Además del deseo de evitar cruzar el Atlántico en invierno, los emigrantes preferían llegar a América lo más pronto posible en el año, de forma que pudiesen obtener un empleo y un lugar donde vivir antes de la llegada del frío. El crecimiento del comercio maderero, asimismo, supuso otra gran ventaja para los emigrantes. Puesto que los barcos que se dirigían a Norteamérica para comerciar con maderas partían prácticamente de todos los puertos de las Islas Británicas, los emigrantes rara vez tenían que viajar demasiado para poder embarcarse.

Ciertamente, los barcos madereros estaban pobremente equipados como para transportar emigrantes de forma cómoda y segura. Un comité parlamentario que estaba investigando los naufragios en 1839, afirmaba que si bien

> existían algunos buenos barcos en el comercio colonial de madera (...) éstos constituían una excepción. Lo normal era que se tratara de barcos de baja categoría, incluso cuando se trataba de naves recientemente construidas.

Estas críticas se aplicaban particularmente a los barcos construidos en las colonias, pero incluso aquellos que habían sido hechos en los astilleros británicos no eran mejor que éstos, siendo, normalmente, barcos que estaban fuera de uso y que se habían empleado para otra clase de comercios e incluían «algunas de las peores naves que se encontraban a flote». Cuando los barcos comenzaban a hacer agua y estaban incapacitados para transportar mercancías secas, o bien, cuando

llegaban a un punto en que requerían considerables reparaciones, constituía una práctica normal hacer que terminaran sus días en el comercio maderero. Ciertamente, el carácter de los barcos madereros era tan deficiente, que aquellos que los conocieron afirmaban que resultaba digno de señalar que los naufragios producidos en la ruta de Quebec, que, por otra parte, estaba mal señalizada en las cartas marinas y carecía de las boyas adecuadas, no ocurriesen con mayor asiduidad [5].

A pesar del carácter prácticamente innavegable de muchos barcos madereros, éstos ejercían una gran atracción a los ojos de los emigrantes pobres, puesto que les proporcionaban el medio más barato para llegar al Nuevo Mundo. Si bien los precios de los billetes transatlánticos descendieron después del año 1815, cabe señalar que fue el coste de los pasajes al Canadá y las Provincias Marítimas el que cayó aún más. En principio, esto fue así porque las primeras leyes de pasajeros británicas fueron enunciadas con el propósito de dirigir la emigración que se encaminaba a los Estados Unidos hacia la Norteamérica Británica y, en consecuencia, permitieron a los barcos coloniales transportar una proporción mayor de pasajeros. Mientras que la Ley de Pasajeros aprobada por el Parlamento a partir de 1823, abandonó esta distinción, las disposiciones sobre el tonelaje y los pasajeros siguieron siendo mucho menos restrictivas que las que aplicaba la Ley Americana de Pasajeros de 1819 y, de esta manera, las diferencias en lo que respecta a la capacidad de transporte siguieron existiendo. Los barcos coloniales aún tenían capacidad para llevar más pasajeros y, de esta manera, ofrecer precios más bajos que los de los barcos que se dirigían a los Estados Unidos. Esto explica por qué numerosos emigrantes, cuya primera intención era establecerse en los Estados Unidos, se dirigieron inicialmente a las colonias británicas de Norteamérica y, posteriormente, viajaron hacia el sur, ya fuese por tierra o por mar.

Sin embargo, aquellos emigrantes que podían permitirse pagar entre 3 y 4 libras por pasaje —el coste de un pasaje para los Estados Unidos, que era aproximadamente el doble de lo que costaba uno a la Norteamérica Británica— preferían invariablemente los barcos nortea-

[5] M. A. Jones, «The Role of the United Kingdom in the Transatlantic Emigrant Trade, 1815-1870», Unpublished D. Phil. dissertation, Oxford, 1956, pp. 54-60; *Report of the Select Committee on Shipwrecks of Timber Ships, 1839*, P.P. 1839, IX (333), Qns. 106, 112, 139, 181-184, 403, 493-494.

mericanos, que dominaban el comercio algodonero, centrado fundamentalmente en el puerto de Liverpool. La primera mitad del siglo XIX fue un período de apogeo de la construcción de barcos de madera americanos. La superioridad de los barcos americanos sobre los británicos era algo mundialmente conocido. Tal como se comentaba en 1824, nadie que caminase por los muelles de Liverpool podía evitar comprobar las diferencias que existían entre los barcos que pertenecían a ambos países.

> Verá los barcos americanos, grandes, bien construidos, bien pintados y aparejados, sobresalientes por su esbeltez y su blanco velamen. Luego verá los barcos ingleses, de corta eslora, redondos y sucios, que se asemejan a grandes tubos negros [6].

Los barcos americanos no solamente eran más atractivos por su aspecto: estaban más sólidamente construidos, eran más resistentes, más rápidos y estaban tripulados y capitaneados de forma mucho más competente [7]. En las décadas de 1820 y 1830, prácticamente todos los barcos norteamericanos que se encontraban en Mersey, hacían la ruta del «triángulo del algodón». Traían algodón hasta Liverpool, procedente de puertos tales como Nueva Orleáns, Mobile y Savannah, posteriormente transportaban productos británicos y emigrantes a Nueva York y otros puertos del norte, y finalmente, se dirigían nuevamente hacia el sur, completando el tercer vértice del triángulo, para volver a cargar algodón. La mayor parte de estos barcos que transportaban algodón eran robustos y sólidos y, en ocasiones se les conocía como «fondos de olla» debido a su casco liso, lo que les permitía atravesar los bancos de arena que se encontraban a escasa profundidad a la entrada de los puertos sureños. Pero he aquí que su estructura hacía que se bambolearan incluso en el más llano de los mares y, aunque los barcos algodoneros tenían más espacio en las cubiertas que los madereros, carecían igualmente de ventilación y luz en los compartimientos de tercera clase [8].

[6] S. E. Morison, H. S. Commager and W. E. Leuchtenburg, *The Growth of the American Republic*, 7th ed. (Oxford, 1980), I, 450.

[7] *Report form the Select Committee on the Causes of Shipwrecks*, P.P. 1836, XVII (567), p. 11.

[8] R. G. Albion, *The Rise of New York Port, 1815-1860* (New York, 1939), pp. 95-96;

Las condiciones que reinaban en las clases inferiores de los paquebotes norteamericanos no eran muy diferentes. Se trataba de barcos organizados en líneas tales como la Black Ball Line, perteneciente a C. H. Marshall & Co. y la White Diamond Line, de Enoch Train, las cuales realizaban viajes regulares entre Liverpool y Nueva York o Boston. En un principio desdeñosas con el tráfico de emigrantes, las compañías de paquebotes se dedicaron cada vez más a esta actividad después de 1840, cuando la aparición de las nuevas líneas de transatlánticos a vapor les hicieron perder el monopolio del que habían disfrutado hasta entonces sobre el transporte del correo, el transporte de mercancías valiosas y de pasajeros de pago. Lo que más impresionaba a los emigrantes al ver los paquebotes era su tamaño. Siendo sustancialmente más grandes que los fletes de algodón y los barcos madereros, ofrecían un grado de seguridad mayor y, asimismo, un grado de comodidad superior para los pasajeros, puesto que los barcos de gran tonelaje tenían una altura mayor que la de los pequeños y, por tanto, sus cubiertas estaban más resguardadas de las aguas cuando éstas estaban agitadas. En el transcurso de la primera mitad del siglo XIX, el tamaño de los paquebotes aumentó espectacularmente. Desde un promedio aproximado de 400 toneladas en 1820, aumentaron a 800 hacia 1840, y alcanzaron las 1.200 toneladas hacia 1854. Un gran número de paquebotes, así como diferentes clases de barcos que, aunque no eran estrictamente paquebotes, pertenecían a la misma clase general, fueron construidos en los astilleros norteamericanos en los últimos años de la década de 1840 y los primeros de 1850. Considerados simplemente como ejemplos de arquitectura marítima, estos barcos estaban entre los mejores jamás construidos. De línea más cargada y por tanto, menos ágiles que los famosos *clipers*, tenían, sin embargo, un tamaño comparable al de éstos y, en muchos casos, habían sido construidos por los principales constructores de clipers, como Donald Mackay y William H. Webb en sus famosos astilleros de Maine o en el East River de Nueva York. A pesar del hecho de que no habían sido proyectados para alcanzar gran velocidad, eran capaces de realizar rápidas travesías, tardando aún menos del tiempo que empleaban los barcos normales.

H. HALL, «Report on the Shipbuilding Industry of the United States», *United States Tenth Census, 1880*, vol. VIII (Washington, 1884), pp. 64-65.

Mientras que la duración media del viaje de un paquebote desde Liverpool a Nueva York en esta época era aproximadamente de 35 días, el *Yorkshire* de Black Ball en 1846, y el *Harvest Queen* en 1857, lo realizaron en tan sólo 16 días [9].

Si bien se tenía la intención de que estos barcos fueran a un tiempo barcos de carga y de transporte de pasajeros, estos grandes paquebotes de mediados del siglo habían sido proyectados específicamente con el propósito de transportar emigrantes. Se trataba de un desarrollo acentuado por el hecho de que el transporte de emigrantes se había convertido en la principal fuente de ingresos para los propietarios de los paquebotes. Normalmente, dichos barcos estaban ahora equipados con tubos de ventilación de hierro, ojos de buey de vidrio y armazones de camas provistos de bisagras, en lugar de las literas de madera, que habían constituido la norma hasta entonces. Asimismo, había mucho espacio entre las cubiertas —en ocasiones, hasta dos metros y medio— aunque esto se debía más a la necesidad de obtener un espacio máximo para almacenar las balas de algodón en el viaje hacia el este, que a una preocupación por la comodidad de los emigrantes. Pero incluso en barcos tan bien construidos como éstos, el emplazamiento de los pasajeros de tercera clase continuaba siendo seriamente deficiente, como habrían de demostrar las investigaciones realizadas a comienzos de la década de 1850 por el Parlamento británico y el Congreso de los Estados Unidos. Tanto la ley británica como la americana aún permitían que una cantidad máxima de 500 personas pudieran ser colocadas juntas en literas de forma indiscriminada en un único compartimiento de aproximadamente 50 metros de largo por unos 12 metros de ancho. En cierta medida, las condiciones en que estaban los pasajeros de tercera clase en los paquebotes de mediados de siglo eran aún peores que sus condiciones en el pasado. La Ley de Pasajeros americana de 1848, considerando el espacio, antes que el tonelaje como medida para determinar el número de pasajeros que los barcos podían transportar, tuvo el efecto, no deseado, de animar a los constructores de barcos a sustituir los barcos de dos cubiertas por otros de tres cubiertas, obte-

[9] R. G. Albion, *Square-Riggers on Schedule: The New York Sailing Packets to England, France and the Cotton Ports* (Princeton, 1938), pp. 77-105; J. G. B. Hutchins, *The American Maritime Industries and Public Policy, 1789-1914* (Cambridge, MA, 1941), pp. 283-284, 289-291.

niendo así dos compartimientos de tercera clase, uno encima del otro. Esta transformación permitía a los barcos transportar aún más pasajeros —el más grande de todos, el *Calhoun* de 1.743 toneladas, podía transportar casi 1.000 pasajeros—. Pero esto contribuyó a agudizar el problema del hacinamiento y a incrementar las dificultades de ventilación, especialmente cuando hacía mal tiempo y las escotillas debían ser cerradas. Por otra parte, la infraestructura destinada a cocinar y asearse, incluso en los mejores barcos, era totalmente inadecuada [10].

Cuando el volumen de embarcaciones implicadas en el comercio maderero y algodonero aumentó en las décadas posteriores a 1815, el transporte de emigrantes se desarrolló como una rama del comercio altamente competitiva y organizada. En un principio, los emigrantes únicamente podían obtener su pasaje mediante un trato personal con el capitán de la nave en la cual deseaban embarcarse. Pero en Liverpool, según un informe escrito en 1834, solían buscar a menudo información sobre los barcos, interrogando a los propietarios de las casas de huéspedes cercanas a los muelles, en las cuales se hospedaban antes de embarcar, y ya en 1817, se convirtió en una práctica habitual el hecho de que los capitanes de los barcos recompensaran a los propietarios de las casas de huéspedes por conseguirles pasajeros, proporcionándoles una comisión sobre el precio del billete. Pero cuando el número de emigrantes que llegaban a Liverpool aumentó, algunos individuos emprendedores se comprometieron a suministrar un número fijo de pasajeros a los barcos mediante el pago de una comisión y finalmente, estas personas, conocidas como «intermediarios de pasajeros», comenzaron a fletar las entrecubiertas completas, o bien, una parte de ellas, con el propósito de embarcar a los emigrantes, corriendo ellos mismos el riesgo de completar todas sus plazas y buscando su beneficio en la diferencia a su favor que existía entre el dinero de sus pasajes y la cantidad que debían pagar a los propietarios del barco por el uso de las entrecubiertas. Inmediatamente después, intermediarios tales, como la firma pionera de Fitzhugh y Grimshaw, crearon redes de agentes que tenían el propósito de concertar negocios y, asimismo, se anunciaron a

[10] *Report from the Select Committee on the Passenger's Act, 1851*, P.P. 1851, XIX (632), Qns. 2260-2262, 3387-3392; USCD, *Report of the United States Senate on Sickness and Mortality on board Emigrant Ships, 1854*, 33rd Congress, 1st Session, Senate Report n.° 386, pp. 10-12, 13-14, 16, 21.

bombo y platillo en la prensa. La dura competencia que se estableció entre los intermediarios de pasajeros posibilitó la bajada de los precios hasta niveles sin precedentes, pero muchos de éstos no eran otra cosa que pícaros sin principios que, sin vergüenza alguna, explotaban y estafaban a los emigrantes [11].

El problema de la regulación

En el transcurso de los siglos XVII y XVIII el tráfico de emigrantes procedentes de las Islas Británicas no estaba, virtualmente, sujeto a regulación alguna. En los puertos británicos, la inspección de los barcos de emigrantes se hacía —si llegaba a realizarse— de forma muy negligente. En los barcos que transportaban sirvientes, dicha revisión iba dirigida fundamentalmente a comprobar que los contratos estuviesen en orden y que nadie hubiera sido llevado a las colonias en contra de su voluntad. El gobierno británico no hizo esfuerzo alguno por limitar el número de pasajeros, ni para asegurarse de que hubiese cantidades adecuadas de provisiones a bordo. En lo que respecta a los gobiernos coloniales, la mayor parte no hizo otra cosa que crear una serie de normas de cuarentena para salvaguardarse contra los barcos de inmigrantes que pudieran introducir epidemias. La única colonia que hizo un intento por regular las condiciones del propio viaje fue Pensilvania, que promulgó una ley en 1750 requiriendo una cantidad mínima de espacio en las cubiertas para cada pasajero y otra ley en 1765, que señalaba que en cada barco de emigrantes debía haber al menos un cirujano y que, además, debían ser fumigados y aseados a intervalos regulados en el transcurso del viaje. Pero, al parecer, no hubo intentos por imponer ninguna de estas leyes [12].

La Ley de Pasajeros adoptada por el Parlamento en 1803 fue la primera de una serie de medidas al respecto [13]. En 1872, se habían promulgado 29, la mayor parte de las cuales suponían tan sólo pequeñas

[11] *Third Report... on the State of the Irish Poor in Great Britain, Appendix* (G), P.P. 1836, XXXIV [40], pp. 508-509.

[12] A. E. Smith, *op. cit.*, p. 211; O. Seidensticker, *Geschichte der Deutschen Gesellschaft von Pennsylvanien* (Philadelphia, 1917), p. 86.

[13] Jones, «The Role of the U.K. ...», Appendix VII, p. 516.

enmiendas a las leyes existentes, pero también existían algunas que comportaban reformas de envergadura. La Ley de Pasajeros de 1803 supuso el modelo que siguieron las medidas que se tomaron posteriormente. Esta ley limitaba el número de pasajeros en relación con el tonelaje del barco y estipulaba que los barcos de emigrantes debían llevar consigo una determinada cantidad de alimentos y agua y, asimismo, aquellos barcos que llevasen más de cincuenta pasajeros a bordo debían incluir un cirujano. Sin embargo, como hemos visto en el capítulo III, el propósito de la ley de 1803 estaba dirigido fundamentalmente a controlar la emigración, antes que a proteger a los emigrantes. Tampoco fueron las razones puramente humanitarias las que inspiraron la adopción de las leyes de pasajeros de 1816 y 1817: su propósito principal consistía en desviar la emigración que se dirigía a Estados Unidos, hacia la Norteamérica Británica y, al mismo tiempo, favorecer a la Marina Británica en la competencia por el transporte de emigrantes. Posteriormente, en 1827, cuando el Parlamento fue persuadido súbitamente de la necesidad de eliminar todas las restricciones existentes con respecto a la emigración, las medidas que siguieron, anulando todas las leyes que controlaban el transporte de pasajeros, lógicamente tenían poco que ver con la protección de los emigrantes en el transcurso del viaje. A pesar de que un flujo constante de quejas acerca del estado de los barcos de emigración que llegaban a la Norteamérica Británica pusieron de manifiesto que era necesario cierto control legislativo, la Ley de Pasajeros de 1828 reguló la situación de forma absolutamente tímida, temiendo que las medidas de carácter restrictivo hicieran subir el precio de los billetes y, por tanto, contuvieran la emigración. Ésta siguió siendo fundamentalmente la política británica en la década de 1830 y en los primeros años de la década siguiente. De esta manera, cuando las Leyes de Pasajeros entraron en vigor en 1835 y 1842, reduciendo la proporción de pasajeros en relación con el tonelaje de los barcos e incrementando las cantidades de provisiones que debían ser llevadas a bordo, dichas leyes pararon en seco la revisión radical que era considerada un elemento esencial por aquellos que estaban preocupados por los persistentes informes que hacían referencia al hacinamiento y las enfermedades que se extendían en los barcos de emigrantes.

Resulta exagerado declarar, como han hecho algunos historiadores, que las primeras leyes de pasajeros constituyeron prácticamente pa-

pel mojado. Los límites que marcaron el número de pasajeros parecen, al menos, haber sido observados en una gran mayoría de casos. Pero las normas que regulaban los suministros de agua y comida no acabaron de imponerse en toda su extensión. La dificultad residía en que la maquinaria para hacer cumplir las leyes de pasajeros tenía un carácter rudimentario y grandes dosis de improvisación. Las responsabilidades relacionadas con el hecho de que los barcos de emigrantes cumplieran la ley antes de la partida, estaban en un principio en manos de los funcionarios de aduanas de los puertos. Pero he aquí que esto nunca se cumplía de manera satisfactoria puesto que, tal como informaba un observador en Liverpool en 1832,

> los funcionarios de aduanas (...) estaban normalmente ocupados en comprobar aquellas cuestiones que ellos consideraban fundamentales para la administración, de manera que las piezas del barco, las provisiones y los barriles de agua (...) pasaban una revisión muy superficial.

En un esfuerzo por cambiar la situación, las responsabilidades de hacer cumplir la Ley de Pasajeros en los principales puertos de emigrantes fue transferida en 1833 y 1834, de los funcionarios aduaneros a un cuerpo especial de funcionarios de emigración, especialmente designados para esta tarea. Dicho cuerpo consistía en un grupo de tenientes de navío con media paga [14].

El primero de estos funcionarios, el teniente Robert Low, R. N., asumió sus deberes como funcionario de la agencia gubernamental para la emigración en Liverpool, sin duda el puerto de emigrantes más importante del país, en mayo de 1833. En primer lugar, tenía instrucciones precisas para hacer cumplir que los barcos no embarcaran un número mayor de pasajeros de los que permitía la ley y que llevasen consigo las cantidades de provisiones especificadas por la ley. En segundo lugar, su tarea consistía en proteger a los emigrantes contra el fraude y los abusos, asegurándose particularmente de que todos los compromisos contraídos con los intermediarios de pasajeros fueran fielmente observados. Pronto, Low descubrió que, en esas circunstan-

[14] *Third Report... on the Irish Poor...Appendix* (G), P.P. 1836, XXXIV [40], p. 508; F. H. Hitchins, *The Colonial Land and Emigration Commission, 1840-1878* (Philadelphia, 1931), pp. 19-27.

cias, ninguno de sus deberes podría ser cumplido de forma adecuada. En principio, estaba encargado de supervisar el embarque de más de 20.000 emigrantes en un año, una tarea que claramente está muy por encima de las capacidades de un solo individuo. Además, la Ley de Pasajeros existente —es decir, la de 1828— resultaba considerablemente deficiente en numerosos aspectos. No se aplicaba a los barcos que se dirigían a los Estados Unidos —si bien era allí hacia donde se encaminaba la gran mayoría de los emigrantes que embarcaban en Liverpool— sino que sólo aquellos que se embarcaban hacia la Norteamérica Británica entraban dentro de su jurisdicción. Incluso, con respecto a estos últimos, según se quejó el propio Low, la ley era inadecuada. En este sentido, no se controlaba la navegabilidad de un barco, con el resultado de que «muchos barcos inferiores y de segunda clase eran fletados con el expreso propósito de transportar emigrantes». Asimismo, la ley tampoco insistía en la cantidad de espacio necesaria para el emplazamiento de los pasajeros, y de esta manera, en ocasiones, los emigrantes se encontraban rodeados de grandes cantidades de hierro, sal, objetos de barro y otras mercancías. Finalmente, el permitir a los barcos transportar tres pasajeros por cada cuatro toneladas de carga del barco y considerar a dos niños menores de catorce o a tres menores de siete como un único pasajero —tal como contemplaba la ley—, consistía simplemente, en opinión de Low, en una forma de hacinamiento legalizada. «Esto no podía hacer», insistía, si no era «hacinando a la gente como si se tratara de ganado», e incluso cuando en el compartimiento de tercera clase no se llevaba ninguna clase de carga, los barcos con su carga legal y completa de pasajeros otorgaban a cada emigrante y a su equipaje tan sólo 0,45 metros cuadrados de espacio en la cubierta.

En otro orden de cosas, Low sólo pudo dar fe de los fraudes practicados por los intermediarios de pasajeros con los emigrantes. Muy pronto se dio cuenta de que el gobierno no tenía la intención de hacer frente a los altos costes legales que significaría el perseguirlos. Asimismo, se vio incapacitado para remediar uno de los males más comunes, que consistía en la retención de los emigrantes en el puerto por espacio de considerables períodos de tiempo posteriores al día señalado para la partida. Esta clase de retrasos se debían, en ocasiones, a los vientos adversos, pero fundamentalmente la razón estaba en la conducta despiadada de los intermediarios, quienes podían rechazar embarcar a aquellos que ya habían reservado sus pasajes si los precios habían

subido en el intervalo transcurrido desde su compra o, alternativamente, cuando se hallaban en dificultades para asegurar una carga completa. Los emigrantes retenidos por cualquier razón veían estrecharse sus recursos por la necesidad de pagar un hospedaje, quizás por un período de dos o tres semanas y, en ocasiones, abandonaban el proyecto del viaje y regresaban a casa. Aunque Low realizó esfuerzos para obtener reparaciones para estos individuos, dichos esfuerzos fueron desbaratados por el hecho de que la Ley de Pasajeros no contemplaba estas contingencias y los emigrantes no podían permitirse el lujo de costearse un proceso judicial [15].

Las críticas de Low, conjuntamente con las que hizo Alexander Carlisle Buchanan, que había sido agente residente para la emigración en Quebec desde 1828, a la larga convencieron a la oficina colonial de la necesidad de una reforma de la ley de pasajeros existente. La ley que siguió, adoptada en 1835, representaba un intento por remediar algunos de los defectos que estos hombres habían expuesto. En primer lugar, se aplicaba a todos los barcos que transportaban pasajeros desde el Reino Unido a los lugares que estuvieran fuera de Europa, no solamente a las colonias norteamericanas como hiciera la Ley de Pasajeros de 1828. Asimismo, reducía el número de pasajeros por tonelada a una proporción de tres pasajeros por cada cinco toneladas (antes era de tres por cada cuatro toneladas, y estipulaba que debería haber al menos 0,9 metros cuadrados de espacio en cubierta para cada pasajero y que, asimismo, no debería de haber más de dos hileras de camarotes. La cantidad de provisiones que debían llevar los barcos que se dirigían a Norteamérica fue elevada de 50 a 70 libras por cada pasajero, todos los barcos de emigrantes debían ser inspeccionados concienzudamente para comprobar su estado antes de embarcar y, finalmente, cuando los emigrantes estuvieran retenidos en el puerto en días posteriores a la fecha fijada en sus billetes por razones que no fuesen el mal estado del tiempo, los capitanes debían pagarles un chelín por día como retén.

Tanto para Low como para otros críticos, la Ley de Pasajeros de 1835 supuso una gran decepción. Su incapacidad para lograr mejoras sustanciales se debió, en parte, al hecho de que no era suficientemente radical y, asimismo, había una falta de cuidado en la redacción, que

[15] Jones, «The Role of the U.K.»..., pp. 212ff; MacDonagh, *op. cit.*, ch. v.

dejaba muchos espacios legales libres que podían ser aprovechados por individuos sin escrúpulos. De esta manera, la cláusula que hablaba del dinero que se debía pagar a aquellos pasajeros que estuvieran detenidos en el puerto, en la práctica se mostró inaplicable, puesto que los intermediarios escaparon al control legal, simplemente omitiendo una fecha definitiva de salida en el contrato del billete. Puesto que la ley aún no abordaba otras formas de fraude y explotación en los puertos de embarque, ni los funcionarios de emigración ni los magistrados fueron capaces de comprobar estos abusos. En 1839, *The Times* describía el tráfico de emigrantes en Liverpool como «simplemente un sistema de robo infame». En el transcurso del año anterior, según declaró el propio teniente Low, había recibido al menos 1.827 quejas de inmigrantes que alegaban fraude o incumplimiento del contrato por parte de los intermediarios de pasajeros o sus agentes, pero habían sido capaces de obtener una reparación en tan sólo 520 casos. Era «una completa farsa», puesto que sobre el papel se señalaban una serie de tareas que debían cumplir los funcionarios de emigración, pero la propia ley no les proveía de los instrumentos necesarios para llevarlas a cabo [16].

De esta manera, la ley lo único que hizo para mejorar las condiciones de los pasajeros de tercera clase, fue eliminar los abusos cometidos en los puertos de embarque, lo cual resulta evidente a partir del famoso informe realizado por Lord Durham acerca de los asuntos del Territorio Británico de Norteamérica, publicado en 1839. Dicho informe contiene una formidable acusación sobre las leyes ya existentes referidas al tráfico de emigrantes. Charles Buller, quien ayudó a Durham a compilar la parte del informe relacionada con la emigración, concluyó que habían dejado «incólumes» algunos de los principales males de la emigración y que, incluso para aquellos a los que habían prestado una mayor atención, los remedios que se proponían resultaban incompletos [17]. El propio Lord Durham, si bien admitía que la designación de funcionarios de emigración gubernamental en los puertos de embarque y la redacción de una nueva Ley de Pasajeros en 1835 había producido «una considerable mejora en relación a las prácticas [...] ilegales de tiempos anteriores», concluía que

[16] *The Times* [London], 2 May 1839.

[17] Ch. P. Lucas, ed., *Lord Durham's Report on the Affairs of British North America*, 3 vols. (Oxford, 1912), III, p. 121.

> todos los antiguos problemas de suciedad, emplazamiento inadecuado, comida insuficiente y de calidad inferior y escasos suministros de agua malsana (...) continúan existiendo en el momento presente [18].

Durham y Buller llegaron a estas conclusiones después de haber oído pruebas acerca del estado en el cual llegaban frecuentemente los barcos de emigrantes a San Lorenzo [19]. El doctor Joseph Morin, el inspector médico de Quebec, describía cómo entre 1826, cuando asumió su cargo, y 1832, cuando se creó la estación de cuarentena en Grosse Isle, los emigrantes eran traídos inmediatamente a Quebec. Afirmaba que:

> con pocas excepciones, el estado de los barcos era tan abominable que los patrones de los barcos que estaban en la bahía no tenían dificultad alguna —tanto cuando soplaba el viento en dirección a ellos como cuando estaba en calma— para distinguir a la distancia de un tiro de fusil un barco abarrotado de emigrantes tan sólo por el olor que despedía.

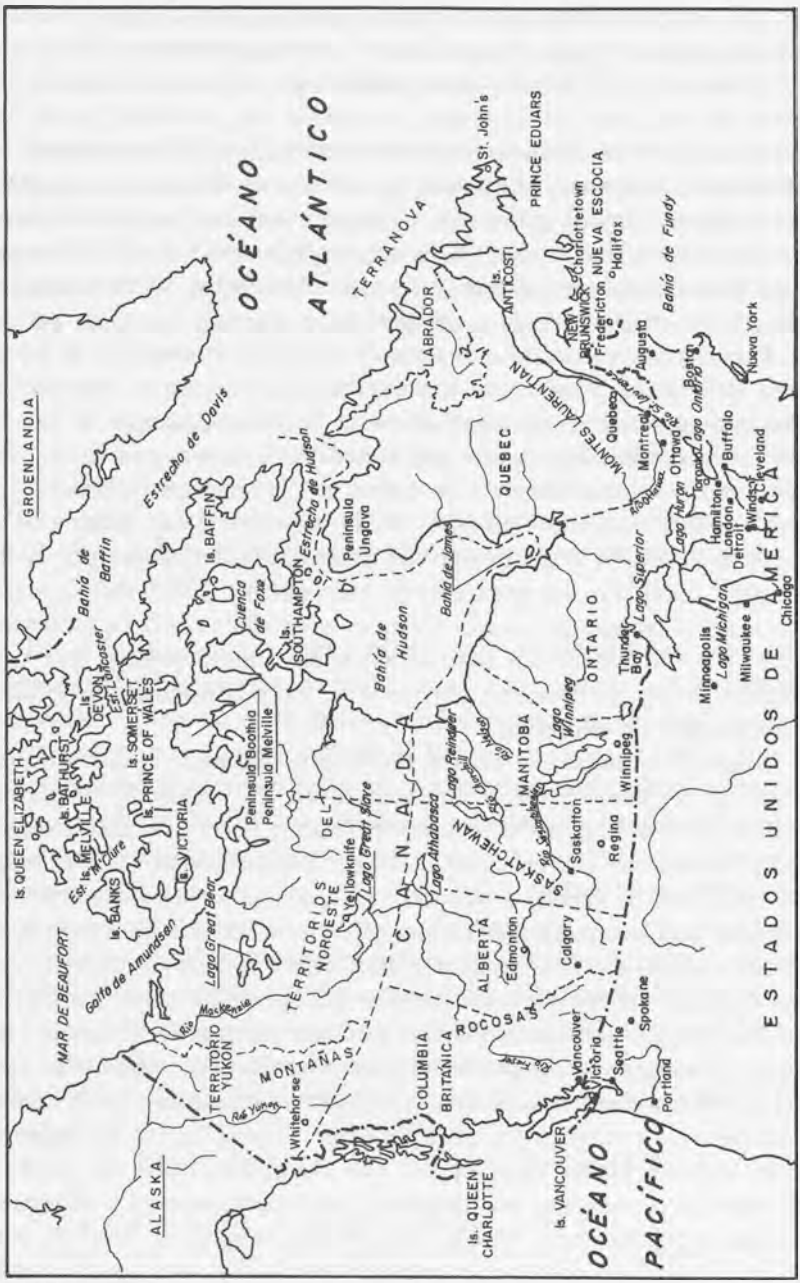
En el transcurso de aquel período, se supo de casos en los cuales habían llegado barcos transportando entre 500 y 600 pasajeros que habían sufrido entre 20 y 40 bajas debido al tifus en el transcurso del viaje y que, tras su llegada a Quebec, habían tenido que enviar más de cien pasajeros afectados al hospital. La creación de la estación de cuarentena, según el doctor Charles Poole —el inspector médico de aquel lugar— había tenido un efecto positivo puesto que el simple hecho de saber que debían pasar una atenta inspección médica había inducido a los capitanes de los barcos a prestar más atención al estado de salud y a la comodidad de los pasajeros, así como a la limpieza y a la ventilación en sus barcos. Aún así, las condiciones distaban mucho de ser las deseables. Aún había muchas enfermedades en el transcurso de los viajes y cientos de emigrantes llegaban anualmente a San Lorenzo enfermos de tifus, aunque los capitanes, en ocasiones, intentaban ocultar su existencia.

[18] *C.O.* 42/284, Durham to Glenelg, 20 October, 1838.

[19] *Report on the Affairs of British North America from the Earl of Durham*, P.P. 1839, XVII (3), Appendix A.

Los testigos atribuyen estas condiciones, en primer lugar, al estado de hacinamiento. Según Henry Jessopp, el recaudador de las aduanas de Quebec, muchos barcos, especialmente procedentes de Irlanda, llegaban con una cantidad de pasajeros superior a lo permitido por la ley, pero cuando se acusaba a los capitanes de los barcos, normalmente reclamaban su inocencia, afirmando que el exceso de pasajeros se debía al elevado número de polizones, cuya presencia no había sido detectada hasta varios días después de haber zarpado. Pero cuando el exceso de pasajeros sumaba un número tan alto como 40 o 50 personas, Jessopp consideraba difícil de creer que hubiesen viajado tantos polizones. Estaba convencido de que algunos capitanes incumplían la ley de forma deliberada, puesto que encontraban beneficioso el hacerlo, incluso aunque tuviesen que enfrentarse a la justicia, ya que la Ley de Pasajeros prescribía una multa máxima de tan sólo veinte libras para esta clase de delitos. Otra de las causas del hacinamiento, añadía Jessopp, era la reducción deliberada de las edades de los niños con el propósito de evadir a un tiempo las limitaciones impuestas por la ley y el pago completo del impuesto de inmigración canadiense que gravaba a las personas de acuerdo con su edad. Estos incumplimientos, según creía, probaban una falta de atención a los requisitos que contemplaba la Ley de Pasajeros por parte de los funcionarios inspectores en los puertos de embarque.

Según la opinión del doctor Poole, sin embargo, la causa fundamental de la extensión de la enfermedad en los barcos de emigrantes consistía en que muchos barcos no recibían adecuados suministros de agua y comida en el transcurso del viaje. En ocasiones, el agua resultaba insuficiente, debido a que era transportada en viejos barriles de roble que podían agujerearse fácilmente, o que incluso, se rompían en pedazos cuando atravesaban mar gruesa. Sobre la falta de comida, culpaba fundamentalmente a un sistema que permitía a los emigrantes traer sus propios alimentos consigo. Muchos emigrantes no traían cantidades suficientes y, aunque se suponía que los funcionarios de emigración debían asegurarse de que esto fuese así, cumplían con su deber de manera muy negligente, de forma que saltarse la ley era relativamente sencillo. Había veces en las que «la misma bolsa de harina u otra clase de provisiones era mostrada como perteneciente a diferentes personas sucesivamente». Incluso cuando los emigrantes llevaban consigo la cantidad de provisiones marcada por la ley, esto seguía siendo


OCÉANO ATLÁNTICO
OCÉANO PACÍFICO
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
GROENLANDIA
ALASKA
MAR DE BEAUFORT
Golfo de Amundsen
Bahía de Baffin
Estrecho de Davis
Estrecho de Hudson
Bahía de Hudson
Bahía de James
Cuenca de Foxe
Lago Great Bear
Lago Great Slave
Lago Athabasca
Lago Reindeer
Lago Winnipeg
Lago Superior
Lago Michigan
Lago Huron
Lago Ontario
Lago Hurón
Lago Great Slave
Río Mackenzie
Río Yukon
Río Fraser
Río Saskatchewan
Río Chicago
Río Hudson
Río St. Lawrence
Río Ottawa
Río Hudson
Río Sacramento
Río Yukon
Is. QUEEN ELIZABETH
Is. BATHURST
Is. MELVILLE
Is. DEVON
Is. SOMERSET
Is. PRINCE OF WALES
Is. BANKS
Is. VICTORIA
Is. BAFFIN
Is. SOUTHAMPTON
Is. ANTICOSTI
Is. QUEEN CHARLOTTE
Is. VANCOUVER
Is. PRINCE EDUARS
Is. ANTICOSTI
Is. BANKS
Is. SOUTHAMPTON
Is. VANCOUVER
Is. QUEEN CHARLOTTE
Peninsula Boothia
Peninsula Melville
Peninsula Ungava
Peninsula Melville
Yellowknife
Whitehorse
Edmonton
Calgary
Vancouver
Victoria
Seattle
Portland
Spokane
Saskatoon
Regina
Winnipeg
Thunder Bay
Minneapolis
Milwaukee
Chicago
Detroit
London
Hamilton
Toronto
Buffalo
Cleveland
Windsor
Ottawa
Montreal
Quebec
Augusta
Boston
Nueva York
Fredericton
Charlottetown
Halifax
St. John's
TERRANOVA
LABRADOR
QUEBEC
ONTARIO
MANITOBA
SASKATCHEWAN
ALBERTA
COLUMBIA BRITÁNICA
TERRITORIO YUKON
TERRITORIOS DEL NOROESTE
MONTAÑAS ROCOSAS
CANADA
NEW BRUNSWICK
NUEVA ESCOCIA
MONTES LAURENTIAN
Bahía de Fundy

insatisfactorio, puesto que la dieta contemplada por la ley, consistente tan sólo en cereales y patatas, no era observada en los períodos en los que los emigrantes estaban demasiado mareados como para comer cualquier alimento sólido.

Según el doctor Poole, existía otra causa de la extensión de la enfermedad en los barcos de emigrantes, que era la ausencia de una supervisión médica. La ley no obligaba a los emigrantes a ser examinados por un médico antes de embarcarse, de manera que personas que ya tenían enfermedades contagiosas podían subir a los barcos libremente. Por otra parte, puesto que la Ley de Pasajeros no obligaba a los barcos a llevar cirujanos consigo, muy pocos optaban por hacerlo y, en raras ocasiones conseguían un hombre cualificado. Tras dar algunos ejemplos sorprendentes de la incompetencia de los llamados «cirujanos», el doctor Poole declaraba que la mayoría de ellos eran

> estudiantes aún no licenciados y aprendices, o bien, farmacéuticos, que carecían de suficientes conocimientos médicos como para poder prestar cualquier clase de servicio a los emigrantes [20].

La Oficina Colonial, aunque admitía la existencia de abusos reales y persistentes, fue en un principio contraria a aceptar las pretensiones de Durham, que consideraba que estos problemas debían ser solucionados por el propio gobierno. Existía un límite, afirmaba uno de sus funcionarios, T. F. Elliott, el representante general para la emigración, en lo que se refiere a lo que la ley puede hacer para proteger a los emigrantes en el transcurso de los viajes. Una determinada cantidad de inconvenientes y sufrimientos, eran

> una cuestión inseparable de la emigración independiente y desasistida de personas indigentes que, probablemente, estaban mal vestidas y carecían de costumbres higiénicas [21].

Pero más tarde, Lord John Russell, secretario colonial en 1839, contribuyó a reformar la Ley de Pasajeros y, asimismo, a hacer más estricto su cumplimiento. En 1840, designó un cuerpo especial, la Co-

[20] *Ibidem*, pp. 87-90.
[21] *C.O.* 384/52, T. F. Elliott to J. Stephen, 5 January 1839.

misión para los Territorios Coloniales y la Emigración, con el propósito de supervisar todas las cuestiones relacionadas con la emigración, incluyendo el cumplimiento de las leyes de pasajeros, y les dio instrucciones para que elaboraran nuevas medidas. Sin embargo, siguió el ejemplo de sus predecesores, previniendo a los miembros de la comisión de que no realizaran enmiendas que tuvieran el efecto de aumentar el coste de los pasajes excesivamente y, de esta manera, contuvieran la emigración [22].

Teniendo en cuenta esta advertencia, los miembros de la Comisión elaboraron una serie de cambios que podían haber sido adoptados. Entre ellos destaca el hecho de que el gobierno debía preocuparse por el alojamiento de los emigrantes en los puertos de embarque, los emigrantes debían ser inspeccionados por las autoridades sanitarias antes de zarpar y, asimismo, los barcos de emigrantes habrían de llevar cirujanos a bordo, así como funcionarios de emigración, cuya tarea consistiría en observar el cumplimiento de la ley. Las medidas que elaboraron, que se normalizaron con la Ley de Pasajeros de 1842, dieron lugar a cambios sustanciales. Entre las diferentes medidas de seguridad para prevenir el hacinamiento estaba la fijación de una altura mínima de separación entre las cubiertas que oscilaba entre 1,50 y 1,80 metros, un incremento del tamaño de los compartimientos, una reducción en el número de niños que podían incluirse como un solo pasajero y también una subida de las multas aplicadas a aquellos que excedieran el límite impuesto de pasajeros. Asimismo, los barcos de emigrantes debían llevar botes salvavidas a bordo y una cantidad adecuada de medicinas. Pero el cambio más significativo se dio en el hecho de que, en lugar de dejar que los emigrantes tuviesen la opción de traer consigo sus propios alimentos, los barcos tendrían la obligación de transportar los suministros necesarios para una pensión básica, fijada en siete libras de provisiones por semana, que consistía en pan, galletas y patatas. Finalmente, la ley prescribía una serie de medidas adicionales para prevenir los fraudes cometidos con los emigrantes antes del embarque, fundamentalmente en lo que se refiere a los permisos concedidos a los intermediarios de pasajeros.

Durante muchos años después de que la Ley de 1842 entrase en vigor, sus creadores consideraban que se trataba de medidas efectivas y

[22] Hitchins, *op. cit.*, ch. ii.

razonables y que no serían necesarios cambios radicales en un próximo futuro. Incluso después del comienzo de las grandes hambres en Irlanda, que supusieron un grado sin precedente de sufrimiento y mortalidad en los barcos de emigrantes, los miembros de la comisión continuaban pensando que la ley era una medida eficiente. La mejora en las condiciones en el transcurso de los últimos años, escribían en abril de 1847, está ampliamente demostrada por el diferente tono de los informes realizados por los funcionarios de las oficinas de emigración y de salud en Canadá. Anteriormente, estos funcionarios habían estado «obligados continuamente a describir los males y los abusos que ellos mismos presenciaban», pero desde 1842, «tuvieron que admitir los beneficios que habían supuesto las enmiendas a la ley implementada para su cumplimiento». La travesía del Atlántico, concluyeron, «ha cambiado su carácter por completo» [23].

«Los horrores de la tercera clase»: epidemias y naufragios

La plaga que causó los sucesivos desastres en las cosechas de patatas, entre los años de 1845 y 1849, privó a los campesinos irlandeses de la base de su dieta y trajo el hambre —a unos niveles sin precedentes— y la pestilencia a toda Irlanda. Un millón de personas —posiblemente más— murió a causa de las fiebres, y en el transcurso de la década siguiente, otro millón emigró, algunos dirigiéndose al territorio británico y la gran mayoría, hacia América. La precipitada huida a través del Atlántico de verdaderas hordas de emigrantes irlandeses hambrientos y dominados por las fiebres que se desarrollaron en el transcurso de 1847, provocaron verdaderos horrores. Miles de emigrantes murieron a causa del tifus en el transcurso del viaje a los territorios británicos de Norteamérica y a los Estados Unidos. Una vez que las hambrunas de Irlanda y las epidemias que comportaban hubieron remitido, el tifus comenzó a perder protagonismo, pero durante los últimos años de la década de 1840 y los primeros de la década de 1850, hubo repetidas quejas sobre serios abusos cometidos en el transporte

[23] 5 and 6 Vict., c. 107; *Seventh General Report of the CLEC*, 1847, XXXIII (809), p. 3.

de emigrantes. Estas quejas alcanzaron su punto más álgido en los años 1853-1854, cuando el cólera atacó fuertemente varios barcos de emigrantes que hacían la ruta Liverpool-Nueva York, causando un gran número de muertos. Sin embargo, en el transcurso de la década posterior a las grandes hambres, las condiciones de los pasajeros de tercera clase constituían un tema preocupante para la opinión pública a ambas orillas del Atlántico y hubo repetidas peticiones para que se instrumentase una legislación de pasajeros más efectiva. No obstante, sólo de mala gana y de forma parcial, los miembros del Parlamento y el Congreso podían ser persuadidos para que realizaran cambios radicales en sus respectivas leyes de pasajeros.

De manera periódica, desde el siglo XVIII en adelante, hubo casos de tifus en los barcos que se dirigían desde los puertos británicos hacia Nueva York y Filadelfia —por ejemplo, baste citar los casos de 1802, 1827 y 1837—. Tal como reveló el informe de Durham, brotes similares tuvieron lugar frecuentemente en la ruta de San Lorenzo en las décadas de 1820 y 1830. Pero hasta 1847, sólo una pequeña proporción de barcos había sido afectada y el índice de mortalidad entre los pasajeros y el número de aquellos que debían ser puestos en cuarentena eran relativamente bajos. De esta manera, en 1837, de una emigración total hacia Quebec de 22.462 personas, hubo 237 muertos entre los pasajeros y 57 de ellos debieron ser puestos en cuarentena, haciendo una suma total de 294, lo que significa un 1,31 por ciento del total [24]. Posteriormente, esta tasa cayó abruptamente: desde 1841 a 1846 inclusive, cuando la emigración a Quebec totalizó 173.564 personas, la mortandad entre los pasajeros y los puestos en cuarentena hacían un total de 1.107 personas, o lo que es lo mismo, el 0,63 por ciento [25]. Pero en 1847, los «barcos infestados» constituían la norma antes que una excepción: de 408 barcos de emigrantes que zarparon del Reino Unido en dirección a Quebec, sólo 122 llegaron a su destino sin perder pasajeros a causa del tifus. Por otro lado, en los barcos en los cuales la epidemia se había extendido considerablemente, el número de víctimas resultaba mucho más importante que en el pasado. Así, el caso

[24] *Report on the Affairs of British North America...* P.P. 1839, XVII (3), Appendix A, p. 87.

[25] *Papers relative to Emigration to the British Colonies in North America*, P.P. 1847-48, XLVII (50), p. 39.

del barco *Virginius* no tenía precedentes. Se trataba de un barco que zarpó de Liverpool en dirección a Quebec en mayo de 1847 con 476 pasajeros a bordo, de los cuales 158 murieron en el transcurso del viaje y otros 106 fueron desembarcados en Grosse Isle, en el puesto de cuarentena contagiados por las fiebres. Acerca de los supervivientes, el superintendente médico de Grosse Isle, el doctor Douglas, escribió:

> Los pocos que eran capaces de salir a cubierta parecían cadáveres, espectros amarillentos, sin afeitar y con las mejillas hundidas y sin duda alguna, se trataba de los pasajeros en peor estado que yo había visto nunca [26].

El *Virginius* fue el peor de todos los casos, pero el estado de muchos otros barcos no le iban a la zaga. Sólo al final de 1847, cuando llegaron los cómputos procedentes de Canadá, Inglaterra comprendió la magnitud del desastre. Las cifras mostraban que de 89.738 emigrantes que abandonaron el Reino Unido en dirección a Quebec, 5.293 habían muerto en el viaje y 30.265 estaban tan enfermos a su llegada, que hubieron de ser internados en un hospital. De estos últimos, 3.452 murieron en Grosse Isle, y otros 6.585 fallecieron en hospitales diseminados por diversas partes del Canadá, computando un número total de muertes, tanto en el mar como en los hospitales, de 15.330 personas, lo que representa un 17,08 por ciento de aquellos que habían embarcado. Además, de los 17.074 pasajeros que se embarcaron hacia Nuevo Brunswick, 2.115 —el 12,39 por ciento— murieron en el transcurso del viaje, o bien, estando en cuarentena [27].

Los barcos que se dirigían a los Estados Unidos compartían la horrible suerte que afectaba a los emigrantes que viajaban a los territorios británicos de Norteamérica. Los emigrantes más pobres —aquellos que estaban más predispuestos a enfermar— habían preferido durante mucho tiempo los barcos que se dirigían a las colonias debido a lo barato de sus precios y esta preferencia se acentuó mucho más en 1847, después de que el Congreso promulgara una nueva ley de pasajeros, reduciendo el número de viajeros por barco y, asimismo, las legislaciones

[26] Further Papers relative to Emigration to ... British... North America, P.P. 1847-48, XLVII [932], p. 5.

[27] *Ibidem, Eighth General Report ot the CLEC...1848*, p.p. 1847-48, xxvi [961], p. 15.

de varios estados americanos pusieron en práctica medidas para evitar en lo posible la emigración de gentes paupérrimas. A pesar de ello, todos los puertos de inmigrantes desde Boston a Nueva Orleáns contemplaron la llegada de barcos de inmigrantes atenazados por las fiebres que procedían del Reino Unido. El número total de emigrantes que murieron en el transcurso del viaje a los Estados Unidos se desconoce, pero puede estar en torno a los 2.000. Lo que sí se sabe es que los centros de cuarentena de Nueva York admitieron 6.932 casos de tifus, de los cuales 847 murieron, mientras que en Boston se daban unas cifras de 2.230 admitidos y 347 fallecidos [28].

Cuando los detalles de la tragedia llegaron a Inglaterra, el gobierno, como cabía esperar, no vio en un principio la necesidad de cambiar la legislación. Consideraban que el número excesivamente alto de mortalidad debía atribuirse más a las espantosas condiciones que se daban en Irlanda, que a las posibles deficiencias de la Ley de Pasajeros. Este punto de vista fue el que mantuvieron los comisionados de emigración en un informe fechado en noviembre de 1847. Según argumentaron, la enfermedad conocida como fiebre marina, era idéntica a la forma de tifus que asoló Irlanda durante las grandes hambres. Y esto suponía una clara prueba de que la enfermedad había sido introducida en los barcos por gente que había sido infectada antes de embarcar. Resultaba muy significativo, añadían, que la mortalidad fuera más grande, no en aquellos barcos en los que había un hacinamiento mayor, sino en aquellos que habían zarpado en puertos como Liverpool o Cork, en donde la fiebre se había extendido considerablemente. Puntos de vista similares a los de los miembros de la comisión fueron los defendidos por los funcionarios inspectores en los territorios británicos de Norteamérica [29].

El informe de la comisión en un principio persuadió al gobierno de que una regulación más estricta no acabaría con las tragedias y que, por tanto, no era necesario realizar drásticos cambios en la Ley de Pasajeros. Pero su punto de vista cambió cuando oyeron el testimonio de Stephen E. de Vere, un propietario irlandés, quien «por motivos hu-

[28] *Second Report of the Select Committee... on Colonization from Ireland, 1848*, P.P. 1847-1848, XVII (593), Qns. 3.188-3.191, 3.204-3.207, 3.232.

[29] *Papers relative to Emigration... to British North America*, P.P. 1847-48, XLVII (50), pp. 31-39.

manitarios» zarpó hacia el Canadá en un compartimiento de tercera clase de un barco de emigrantes en 1847. Mientras que De Vere coincidía en que la gran extensión de la terrible enfermedad se debía, en parte, indudablemente, a «la miseria y, por tanto, la enfermedad imperante en Irlanda», insistía que el sufrimiento de los emigrantes se había agravado enormemente por las condiciones de los barcos. Según argumentó, éstas eran tan malas, que la gran extensión de la enfermedad era algo inevitable. En este sentido, escribió:

> Antes de que el emigrante pasase una semana en el mar, se convertía en un hombre alterado. ¿Cómo podía ser de otro modo? Cientos de pobres, hombres, mujeres y niños, de todas las edades (...) apiñados sin luz, sin aire, revolcándose en la mugre y respirando una atmósfera fétida, los pacientes afectados por las fiebres colocados junto con los que estaban sanos (...), la comida generalmente está mal seleccionada y rara vez estaba bien cocinada debido a la insuficiencia y a la mala construcción de los lugares reservados para la cocina. Los suministros de agua no bastaban para cocinar y beber y, por lo tanto, era imposible lavar. En muchos barcos, las mugrientas camas, manchadas con toda clase de porquerías, nunca eran llevadas a la cubierta para ser aireadas, asimismo, el estrecho espacio entre los compartimientos y las pilas de cajas nunca se lavaba (...) hasta el día anterior a la estación de cuarentena, cuando se requerían todas las manos libres para «fregar a conciencia» y dar al barco un buen aspecto para pasar la inspección médica y gubernamental [30].

Este electrizante testimonio convenció al gobierno de su error al pensar que pocas cosas habrían de cambiar con una regulación más estricta y condujo a la adopción de nuevas leyes de pasajeros en 1848 y 1849, la primera de ellas, un verdadero sustituto y la segunda una medida de carácter más tibio. La ley de 1848 redujo la proporción de pasajeros en relación al tonelaje a un pasajero por cada dos toneladas e incrementó el espacio autorizado por pasajero en las entrecubiertas a un metro cuadrado. Los barcos con más de 100 pasajeros debían llevar un cirujano a bordo, o si no, aumentar el espacio permitido a 1,2 metros cuadrados. Las autoridades tenían la obligación de realizar una ins-

[30] *First Report... on Colonization from Ireland*, P.P. 1847-48, XLVII (415), pp. 45-48.

pección médica de los emigrantes antes del embarque y proceder a la detención de aquellos que estuviesen enfermos. Finalmente, fueron promulgadas leyes para asegurar la limpieza y la ventilación de los barcos. La ley de 1849, además de incluir nuevas especificaciones acerca de la ventilación, incrementó sustancialmente la cantidad de provisiones que debían ser suministradas por el barco en altamar [31].

Tan pronto como estas reformas entraron en vigencia, la comisión de emigración volvió a su acostumbrada complacencia. La ley de 1849, según afirmaban posteriormente, a su entrada en vigor, parecía ser totalmente adecuada para garantizar la seguridad y el bienestar de los emigrantes en altamar en la medida en que la ley puede controlar estos asuntos. Para apoyar esta tesis, dispusieron en los siguientes años de datos que indicaban que la tasa de mortandad entre los pasajeros que se dirigían a los territorios británicos de Norteamérica, había descendido a los niveles anteriores a las grandes hambres y, asimismo, había un reducido número de procesos por las infracciones cometidas contra la Ley de Pasajeros. Pero muy poco tiempo después, aparecieron datos fidedignos que hablaban de continuos escándalos y abusos en los barcos de emigrantes que se dirigían a los Estados Unidos. En febrero de 1850, el cónsul británico destacado en Nueva Orleáns, William Mure, informaba acerca de frecuentes violaciones de la Ley de Pasajeros. Los pasajeros habían sido engañados antes de embarcar, habían sido sujetos a malos tratos por los capitanes de los barcos en altamar y se les había suministrado comida de calidad inferior a la estipulada y deficiente en cantidad. En uno de los barcos recientemente llegados, el capitán se había

> conducido de la más impropia de las maneras con los pasajeros de sexo femenino (...), tratando de seducir a dos mujeres que estaban prácticamente muertas de hambre mediante la promesa de la entrega de raciones más abundantes, esperando a cambio que accedieran a sus infames propósitos [32].

Un año más tarde, Mure informó que dos barcos que habían partido de Liverpool, cuyos capitanes habían sido multados por la

[31] 11 and 12 Vict., c. 6; 12 and 13 Vict., c. 33.

[32] *Tenth General Report of the CLEC...1850*, P.P. 1850, XXIII [1204], p. 12; *C.O.* 384/88, William Mure to Lord Palmerston, 4 February 1850.

Corte estadounidense por transportar un excesivo número de pasajeros, habían llegado con tantos casos de fiebre marina a bordo, que durante varios días se les había denegado el permiso para entrar en el puerto. Según el responsable sanitario, su pésimo estado de salud era fundamentalmente el resultado de la abominable calidad de las provisiones consumidas por los pasajeros. En los barcos de emigrantes que zarpan de Liverpool, escribía,

> el pan consiste fundamentalmente en una mezcla de pan podrido junto con una pequeña cantidad de harina en buen estado, azúcar y bicarbonato. Dicha combinación mataría a un caballo [33].

Los informes de Mure reforzaron la impresión desfavorable creada por una carta escrita por un propietario filántropo irlandés, Vere Foster, a la cual se le dio mucha publicidad, y que describía el tratamiento a que habían sido sometidos él mismo y 900 compañeros de viaje, a bordo de un barco de emigración norteamericano, el *Washington,* realizando la travesía de Liverpool a Nueva York en octubre de 1850. Acerca del *Washington* en sí mismo y la manera en que se acomodaban a bordo los emigrantes, Vere Foster no tenía queja alguna. Se trataba

> de un magnífico barco de 1.600 toneladas de carga (...) de reciente construcción, muy sólido y seco y, probablemente, equipado como uno de los mejores barcos de emigrantes que hacían la ruta Liverpool-Nueva York (...) Tenía dos espaciosas cubiertas de pasajeros bien ventiladas y el espacio entre cada una de ellas oscilaba entre dos metros y dos metros y medio.

Pero Foster tenía muchas quejas que hacer acerca de lo inadecuado de los suministros de los pasajeros y la abusiva conducta de los oficiales y la tripulación del barco. En el transcurso de los primeros cuatro días del viaje, únicamente se repartió agua entre los pasajeros y, aunque posteriormente, las provisiones se repartieron de forma regular, las cantidades estipuladas jamás se alcanzaron. Por otra parte, si bien

[33] *Ibidem*, Mure to Palmerston, 5 April 1851, enclosing Frederick W. Hart to Mure, 29 March 1851.

se les suministraba alimentos, los pasajeros eran «insultados y se abusaba de ellos (...), eran abofeteados y pateados por sus propios compañeros», mientras que los marineros siempre estaban dispuestos a meterlos en aprietos, a menudo, golpeándolos caprichosamente, sin la más mínima provocación. Asimismo, Vere Foster se quejaba del favoritismo empleado por el cocinero del barco con aquellos que le sobornaban con dinero o whisky. Estos pasajeros podían obtener hasta cinco o seis comidas cocinadas diariamente, mientras que aquellos que no poseían los medios o que no querían pagar por este servicio, recibían una única comida cocida durante el día e incluso, en algunos casos, una en días alternos [34].

Como resultado de la carta de Vere Foster, la Casa de los Comunes votó, en marzo de 1851, la designación de un comité especial para investigar el cumplimiento de la Ley de Pasajeros. Este comité interrogó a más de 30 testigos, incluyendo propietarios de barcos, intermediarios de pasajeros y funcionarios de emigración del Gobierno y extendió un largo y detallado informe [35]. En su mayor parte, estaba referido a los avatares del transporte de emigrantes en Liverpool, desde donde partían la gran mayoría de emigrantes. Allí, como pudo comprobar el comité, habían reaparecido los fraudes y los abusos practicados contra los emigrantes en períodos anteriores, de forma más acentuada. En lo que respecta al tratamiento de los emigrantes en altamar, el comité se concentró fundamentalmente en dos aspectos, los suministros de provisiones y la cocción de los alimentos, y por otra parte, todo aquello concerniente a la estructura de los compartimientos. Así, comprobaron que si bien la Ley de Pasajeros estipulaba que los barcos de emigrantes debían transportar ciertas cantidades especificadas de provisiones en perfecto estado, no existían multas legales para los infractores de dicha norma. Como resultado de todo ello, hubo constantes intentos de sustituir las provisiones por artículos de menor calidad, práctica que, en muchas ocasiones, escapaba a su posible detección debido a la imposibilidad práctica de examinar los contenidos de cada barril. Pero incluso cuando las provisiones estaban en buen estado y eran repartidas de

[34] *A Copy of a Letter...from Mr. Vere Foster... detailing the treatment to which he was subjected... on board the Emigrant Ship Washington...*, P.P. 1851, XL (198), pp. 1-7.

[35] *Report of the Select Committee on the Passengers' Act, 1851*, P.P. 1851, XIX (632).

forma regular en las cantidades estipuladas en el transcurso del viaje, la deficiente cocción de los mismos, como señaló Vere Foster, implicaba que a menudo los pasajeros estaban medio muertos de hambre. En un principio, se suponía que los propios pasajeros cocinarían sus propios alimentos y la tarea del cocinero consistiría en supervisar dichas tareas, pero los espacios reservados a las cocinas resultaban insuficientes para la enorme cantidad de personas a bordo. De esta manera,

> aquellos que poseían los medios necesarios contrataban al cocinero para situarse en primer lugar, pero en muchas ocasiones, estallaba una verdadera lucha, en la cual los más fuertes se apoderaban de dichos lugares en detrimento de los más débiles. Por consiguiente, muchos no alcanzaban a obtener un alimento cocinado hasta la noche y, en ocasiones, los alimentos que tomaban se reducían a comida cruda o harina, una dieta que muy frecuentemente producía disentería.

Otro de los males que acosaban a los emigrantes era la manera en que éstos eran alojados en sus respectivos compartimientos. Ciertos testigos nos describen cómo, en los barcos norteamericanos de emigrantes que zarpaban de Liverpool, constituía una práctica habitual el no efectuar ninguna clase de divisiones en el compartimiento de tercera clase. Mientras que la Ley de Pasajeros de 1849 había estipulado que, a excepción de las familias, las personas de diferentes sexos no debían ser ubicadas en el mismo compartimiento, este requisito se obviaba muy a menudo, bien porque los compartimientos habían sido asignados apresuradamente poco antes de que el barco abandonara los muelles, o bien, porque los propios emigrantes insistían en ocasiones en permanecer juntos, incluso cuando no estuviesen casados y fuesen de sexos opuestos. Y puesto que, en cualquier caso, los compartimientos estaban separados entre sí tan sólo por una plancha de unos 22 centímetros de alto, en realidad no existía división de ninguna clase cuando dichos compartimientos estaban llenos de camas, de manera que «allí se encontraban hombres, mujeres y niños en una absoluta promiscuidad, extendiéndose de un extremo al otro del barco un sistema», según observó el comité, «que no podía conducir ni a la decencia ni a la moralidad» [36].

[36] *Ibidem*, pp. 21-30.

Las recomendaciones del comité constituyeron la base para una ley de pasajeros revisada, promulgada en 1852. Las principales medidas que adoptó dicha ley son las que se refieren a los suministros de alimentos cocidos para los pasajeros, en lugar de provisiones crudas, la subdivisión de los compartimientos, de manera que éstos no albergaran a más de dos personas, la separación de los hombres solos del resto de los pasajeros, y se tomaron las medidas oportunas para evitar la presencia de contrabandistas en los muelles en los que embarcaban los emigrantes [37]. Pero tan sólo un año después de que la ley entrara en vigor, se produjeron nuevas protestas referidas al sufrimiento de los emigrantes. La principal causa que precipitó dichas protestas fue la terrible epidemia de cólera que afectó a un gran número de barcos de emigrantes que hacían la ruta Liverpool-Nueva York en el otoño de 1853 y los primeros meses de 1854, que causó una mortandad entre los emigrantes más alta que en cualquiera de los años anteriores, a excepción de 1847. Pero aún la opinión pública resultó más conmocionada por una serie de naufragios de barcos de emigrantes que supusieron la pérdida de muchas vidas.

El cólera asiático comenzó a extenderse a partir de su lugar de origen en la década de 1820, alcanzando las Islas Británicas por vez primera en 1831-1832, y causando cientos de muertes. Tras una prolongada tregua, la enfermedad reapareció de forma más virulenta en 1848-1849. En ambas ocasiones, la enfermedad fue traída a bordo de barcos por emigrantes infectados y, tras un período de incubación, la enfermedad hacía acto de presencia en la travesía. Sólo unos pocos barcos fueron afectados y ninguno de ellos tuvo una tasa de mortalidad comparable a las «plagas marinas» de tifus que se declararon en 1847. Sin embargo, en el transcurso de la epidemia de cólera de 1853-1854, las cosas fueron diferentes. De los 77 barcos de emigrantes que abandonaron Liverpool en dirección a Nueva York entre el 1 de agosto y el 31 de octubre de 1853, 46 fueron atacados por el cólera y murieron 1.328 emigrantes. El barco *Washington* —la nave que Vere Foster había criticado tres años antes—, alcanzó el número más alto de muertes, perdiendo 100 pasajeros de un total de 898 (10,84 por ciento). Pero he aquí que en otros tres barcos, el porcentaje de mortalidad era aún

[37] 15 and 16 Vict., c. 44.

más alto. El *Winchester* fue el peor de todos, con 79 muertes de un pasaje total de 490 pasajeros (16,12 por ciento) [38].

La preocupación que supusieron estas calamidades se intensificó por la pérdida de varios barcos de emigrantes debido a naufragios o incendios. Durante la época de la navegación a vela, el naufragio constituía una terrible y azarosa realidad y los barcos de emigrantes cumplieron su cuota con creces. En 1834, por ejemplo, al menos 17 barcos de emigrantes habían naufragado en la ruta de San Lorenzo y 731 emigrantes se habían ahogado. Por otra parte y, puesto que virtualmente todos los barcos de vela de aquella época estaban construidos de madera, existía un riesgo constante de incendio a bordo y cuando esto ocurría, se cobraba muchas vidas de emigrantes. Así, cuando el paquebote *Ocean Monarch* se incendió en la bahía de Liverpool en agosto de 1848, murieron 178 emigrantes. Cuando el *Caleb Grimshaw*, barco perteneciente a la línea Black Star, se hundió envuelto en llamas a la altura de las Azores en 1849, 101 personas se quemaron o se ahogaron. Asimismo, cuando el *St. George*, barco perteneciente a la línea Red Cross, sufrió el mismo destino en medio del Atlántico en la víspera de Navidad de 1852, murieron 51 personas. Posteriormente, en el período comprendido entre 1853-1854, al menos 8 barcos de emigrantes naufragaron. Afortunadamente, no hubo prácticamente pérdidas humanas en cinco de estos barcos que naufragaron en la ruta de Liverpool a Nueva Orleáns o Nueva York, pero en los tres restantes, que también habían zarpado de Liverpool, las pérdidas fueron cuantiosas. Se trata del *Annie Jane*, en el cual murieron 291 emigrantes cuando se hundió en las Hébridas, *en route* hacia Quebec; el paquebote *Staffordshire*, que se dirigía a Boston, en el cual tan sólo se salvaron 25 personas de los 198 pasajeros, cuando se hundió en la bahía de Fundy, y el *Tayleur*, que se dirigía a Australia, embarrancó cerca de Dublin y murieron un total de 330 emigrantes, tan sólo dos días después de haber zarpado de Liverpool [39].

El comité parlamentario que había sido seleccionado en 1854, para investigar las causas de estos desastres, dedicó la mayor parte de su

[38] *Fourteenth General Report of the CLEC, 1854*, P.P. 1854, VVXIII (?) [1833], p. 16.

[39] M. A. Jones, *Destination America* (London and New York, 1976), pp. 33-34; B. Lubbock, *The Western Ocean Packets* (Glasgow, 1956), pp. 36-37; *Report of an Investigation into the Loss of the «Annie Jane»...*, P.P. 1854, LX [1724].

atención a las muertes producidas por el cólera. Los datos recogidos al respecto reflejan el hecho de que, en aquella época, la patología del cólera no se comprendía correctamente. La opinión médica, no siendo consciente de que la enfermedad constituía una consecuencia de la contaminación de los alimentos y las aguas por microbios procedentes de las heces, generalmente consideraban como causa de la misma una suerte de miasma procedente de la materia en descomposición que sería propagada por el viento. Sin embargo, algunos testigos culparon fundamentalmente al mal estado y a la saturación excesiva de los barcos. Pero las investigaciones del comité rechazaron esta última explicación, puesto que encontraron que lejos de ser innavegables, los barcos implicados estaban especialmente bien hechos y, asimismo, la saturación de pasajeros no podía ser considerada una causa plausible, puesto que en viajes anteriores, los mismos barcos habían transportado cantidades igualmente importantes de pasajeros con una pérdida de vidas mínima y que, por otra parte, los porcentajes de mortalidad más altos no eran aquellos que afectaban a los barcos que transportaban la mayor cantidad de pasajeros. Un razonamiento similar dejó a un lado como causas de la epidemia la falta de ventilación, la ausencia de cirujanos a bordo y el transporte de emigrantes en dos cubiertas. Según concluyó el comité, la única posibilidad que quedaba era que la epidemia se debía a alguna particularidad no de los barcos, sino de los emigrantes que transportaban y, en este contexto, el hecho de que la mayor parte de los barcos afectados transportasen a muchos alemanes que habían llegado a Liverpool procedentes de puertos continentales, en donde el cólera atacaba con fuerza, aparecía como un hecho significativo. En realidad, se trataba de la verdadera explicación, pero aun negando que los defectos de los barcos tuviesen la culpa, el comité se dio cuenta de que la mortandad de pasajeros resultaba angustiosamente alta incluso cuando no había ninguna epidemia en la costa y cuando las posteriores medidas que se tomaron redujeron su significación [40].

En lo que respecta a naufragios de barcos de emigrantes, el comité consideró que la causa fundamental de ello era el transporte de hierro,

[40] *Fourteenth General Report of the CLEC*, 1854, P.P. 1854, XXVIII [183], pp. 16-19; *Second Report of the Select Committee on Emigrant Ships*, P.P. 1854, XIII (349), pp. vi-viii, Qns. 191-194, 198-199.

que por entonces estaba siendo exportado en grandes cantidades a los Estados Unidos para la construcción de ferrocarriles. La Ley de Pasajeros de 1852 había limitado las cantidades de hierro que podían transportarse, pero los testimonios mostraban ahora que el peligro también podía provenir de un almacenamiento impropio. Si el hierro estaba almacenado a granel en la bodega, podía provocar el escoramiento del barco en altamar y podía llegar a forzarlo de tal manera que podían abrirse vías de agua o llegar a arrancar los mástiles, como ocurrió con el *Annie Jane*. Pero en este caso en particular, así como en lo que respecta a otros barcos, existía una segunda causa de su hundimiento, que era la inexistencia de una tripulación suficiente a bordo [41].

El informe del comité resultó muy notable en lo que respecta a su rechazo del principio que había guiado durante mucho tiempo las leyes británicas de pasajeros, que tendía a garantizar que las leyes no llegasen a producir un alza incontrolada del precio de los billetes y, por consiguiente, contribuyeran a contener la emigración. Según declaró este informe,

> la seguridad de la vida humana es una cuestión que está por encima de cualquier otra consideración (...) y todas aquellas leyes referidas a la salud, la comodidad y al número de pasajeros deberán enunciarse sin tener en cuenta el efecto que podrían causar sobre la emigración.

La Ley de Pasajeros de 1855 estaba influenciada por esta filosofía. Se aumentó la superficie de cubierta permitida por cada pasajero, se añadió carne de vacuno, de cerdo y guisantes a la dieta de los mismos y se redujo de 500 a 300 el número de pasajeros que comportaría la presencia de un cirujano a bordo. Asimismo, concedió a los funcionarios de emigración una mayor autoridad para proceder al control del almacenamiento de las cargas pesadas y asimismo otorgó poderes especiales al Consejo de la Reina para que dictara medidas excepcionales en el transcurso de las epidemias para prevenir la extensión de la enfermedad en los barcos de emigrantes.

[41] *Ibidem*, pp. 4-5.

Intentos de construir normas internacionales

La Ley de Pasajeros de 1855, la sexta que pasó por el Parlamento en un período inferior a una década, ha sido denominada «la Carta Magna» del emigrante. Difícilmente merecería aquel título. No introdujo cambios radicales, sino que fue una mera continuación del proceso de enmiendas graduales que se había puesto en marcha desde que los acontecimientos de 1847 revelaron por primera vez el carácter inadecuado de la ley en vigor. Consideradas como un todo, las sucesivas leyes de pasajeros de 1847 a 1855 introdujeron un grado de control mucho más estricto e, indudablemente, mejoraron en gran medida las condiciones de los pasajeros de tercera clase. Pero uno de los mayores problemas que aún quedaban por resolver era que no importaba cuán bien dispuestas estuvieran las normas adoptadas por el Parlamento, puesto que éstas se convertían en papel mojado en los barcos de emigrantes que se dirigían a los Estados Unidos —que, en su mayor parte, pertenecían a propietarios norteamericanos— cuando éstos se encontraban en altamar. Una estricta inspección realizada en los puertos de partida podía atestiguar que, en tales barcos, el número de pasajeros no excedía los límites legales y que, asimismo, había cantidades suficientes de alimentos saludables y suministros de agua a bordo, pero no había forma de asegurarse de que, una vez en altamar, estos alimentos serían repartidos según las cantidades prescritas, o bien, castigar otras infracciones, tales como la violencia o los malos tratos que infligían los miembros de la tripulación al pasajero. Fundamentalmente, se trataba de un problema jurisdiccional y de obtención de pruebas. A excepción de aquellos barcos que llegaban a puerto en una situación miserable, el castigo de las infracciones a la Ley de Pasajeros cometidas en los barcos que se dirigían a América no podían procesarse en las cortes británicas, puesto que los únicos testigos competentes —los emigrantes— se encontraban en los Estados Unidos. De esta manera, como los comisarios de emigración señalaron en su informe anual de 1860, la dificultad residía en que

> cuando existía la prueba, estaban fuera de nuestra jurisdicción y cuando estaban dentro, no había pruebas [42].

[42] H. E. Egerton, *A Short History of British Colonial Policy, 1606-1909*, 9th ed. (Lon-

El problema del cumplimiento de las leyes británicas en los barcos que se dirigían a los Estados Unidos, había sido considerado por un comité especialmente elegido para dicho propósito, tanto en lo que respecta a la Ley de Pasajeros de 1851, como en las normas que afectaban a los barcos de emigrantes en 1854. Una solución sugerida por el comité que se reunió en 1851, consistía en que la autoridad debía ser otorgada a los cónsules británicos en los puertos estadounidenses para que procedieran adecuadamente contra los infractores. Muy pronto se comprobó el carácter impracticable de esta sugerencia. Puesto que los cónsules británicos no tenían poderes para inspeccionar los barcos de emigrantes a su llegada a los Estados Unidos, la única forma en que podían obtener información acerca de los abusos cometidos era cuando los emigrantes decidían visitar el consulado y formular una queja formal. E incluso, cuando lo hacían, raramente podía instruirse un proceso, puesto que los emigrantes en muy pocos casos accedían a quedarse para presentar alegaciones como testigos de aquellos a quienes habían maltratado. Otra de las recomendaciones hechas por el comité reunido en 1851, que fue reiterada en 1854 por el comité para los barcos de emigrantes, consistía en que tanto el gobierno británico como el de los Estados Unidos accediesen a asimilar sus respectivas leyes de pasajeros. Pero si bien el gobierno británico propuso dicha medida a los Estados Unidos en dos ocasiones, en 1852 y 1854, sólo recibió vagas respuestas. Para los norteamericanos, la dificultad residía en que los emigrantes que venían a los Estados Unidos no procedían sólo de Gran Bretaña, sino de diferentes países europeos, cada uno de los cuales tenía sus propias leyes de pasajeros, que, a su vez, diferían entre sí y frecuentemente estaban sujetas a enmiendas y, por tanto los Estados Unidos tan sólo podían asimilar su propia Ley de Pasajeros mediante diversos y numerosos decretos de carácter legislativo [43].

El hecho de que el gobierno británico no persistiera en la cuestión se debió a la creencia de que el remedio real para los abusos cometidos en los barcos que se dirigían a Norteamérica consistía en que

don, 1932), p. 308; *Twentieth General Report of the CLEC*, 1860, P.P. 1860, XXIX [2696], p. 21.

[43] *Report of the Select Committee on the Passengers' Act* 1851, P.P. 1851, XIX, (632), p. 32; USCD, *Report of the Select Committee... on Sickness and Mortality on board Emigrant Ships, 1854*, 33rd Congress, 1st Session, Senate Report, n.º 386, p. 17.

los Estados Unidos reforzaran de forma más consistente el control que ejercían sus propias leyes de pasajeros [44]. La primera de éstas, promulgada en 1819, era una medida de carácter extremadamente modesto. Se conminaba a los capitanes de los barcos que llegaban a los Estados Unidos procedentes desde el extranjero a que entregaran listas de los pasajeros que transportaban y que limitaran su número a una proporción de dos por cada cinco toneladas. Pero la única norma que parece haber sido cumplida de forma razonable en el transcurso de los 28 años en los que la ley estuvo en vigor era la que se refería a la elaboración de las listas de pasajeros. Ciertamente, los capitanes fueron procesados por transportar más pasajeros que los que permitía la ley, pero los infractores, alegando ignorar las leyes americanas, o bien, con cualquier otra clase de excusas, escapaban generalmente tras el pago de multas de carácter nominal. En todo caso, las limitaciones de pasajeros con respecto al tonelaje se mostraron totalmente ineficaces en lo que se refiere a prevenir el hacinamiento, puesto que el almacenamiento de mercancías en los compartimientos de tercera clase —lo cual reducía la cantidad de espacio disponible para los pasajeros— constituía una práctica habitual realizada por los capitanes de los barcos. Con el propósito de terminar con estas prácticas, la Ley de Pasajeros norteamericana de 1847 amplió la limitación de las normas que se referían a la cantidad de pasajeros con respecto al tonelaje con un mandamiento que establecía que, cada pasajero, debía tener un espacio mínimo en cubierta de 1,2 metros cuadrados. Asimismo, especificaba el número, tamaño y características estructurales de los compartimientos.

La Ley de 1847 fue complementada un año más tarde por una medida de carácter más general que introducía muchas reformas necesarias, incluyendo normas acerca de la necesidad de que los barcos de emigrantes estuviesen equipados con ventiladores y cocinas. Pero conjuntamente con estas reformas y, en gran medida, anulando su valor, se produjo un cambio en el método para calcular la capacidad de transporte de pasajeros. La Ley de Pasajeros de 1848 suprimió el control del tonelaje que se había fijado en 1819, dejando como única medida de capacidad el espacio de la cubierta, una innovación que permitió a muchos astilleros americanos construir barcos con tres cubiertas

[44] *C.O.* 384/92, Commissioners to H. U. Addington, 28 January 1854.

de pasajeros, capaces de transportar aproximadamente el doble de los pasajeros a los permitidos bajo las legislaciones anteriores. Si el control del tonelaje se abandonó con el propósito de ayudar a los barcos americanos a tener una presencia más activa en el transporte de emigrantes del que poseían, no aparece del todo claro. Sin embargo, éste fue el efecto que produjo. Cuando la emigración creció hasta alcanzar niveles extraordinarios en la década posterior a 1846, los paquebotes americanos prácticamente monopolizaban el transporte de pasajeros procedentes de Liverpool y Le Havre. En el transcurso de este período, no se manifestó la intención de hacer más estrictas las leyes de pasajeros, a excepción de aquellos casos en los que llegaban barcos con numerosos pasajeros infectados por el tifus o el cólera e incluso, en estos casos, la mayoría de los procesos se realizaban contra la menguante minoría de barcos de emigrantes bajo bandera británica o de otros países extranjeros.

Tanto en los Estados Unidos como en Gran Bretaña, las altas tasas de mortandad debidas al cólera a bordo de los barcos de emigrantes, durante los años 1853-1854, provocaron una investigación legislativa para determinar sus causas. Un comité del Senado, encabezado por Hamilton Fish, criticó duramente las condiciones existentes y redactó un proyecto de ley, entre otras medidas, para que los barcos de emigrantes procedieran a mejorar la ventilación, el suministro de alimentos cocidos, proporcionasen camarotes separados para cada sexo e incrementaran el número de instalaciones para la higiene. Asimismo, se mencionaba que el control del tonelaje, abandonado en 1848, debía ser restaurado sin causar una disminución de las necesidades de superficie por pasajero que habían sido adoptadas. Pero el *lobby* de patrones de barcos de Nueva York obligó a la adopción de medidas mucho más moderadas que aquéllas propuestas por el comité de Fish, en particular, dichas medidas no restauraron las limitaciones de pasajeros en relación al tonelaje [45].

Esta norma, la Ley de Pasajeros americana de 1855, estuvo nominalmente en vigor hasta 1882. Pero debido a su descuidada redacción,

[45] USCD, *Reports of the United States Immigration Commission, 1910-1911*, vol. 40, Steerage Legislation, 1819-1908, 61st Congress, 3rd Session, Senate Docs. n.º 795, pp. 339-389.

virtualmente fue papel mojado desde su entrada en vigor. En la década de 1860, dos decisiones judiciales anularon sus disposiciones más importantes. La primera de ellas fue adoptada en 1861, implicando al vapor británico *Kangaroo*, que fue procesado en Nueva York por transportar un excesivo número de pasajeros procedentes de Liverpool. Desestimando los cargos, la Corte falló que si bien una cláusula de la Ley de 1855 limitaba el número de pasajeros tanto en lo que se refiere a barcos que abandonasen los Estados Unidos como aquellos que entrasen en dicho territorio, existía otra cláusula que castigaba el incumplimiento de los casos citados, es decir, de aquellos barcos que abandonaban los Estados Unidos. De esta manera, los capitanes infractores invariablemente se libraban de los cargos que se les imputaban cuando la acusación estaba referida al transporte de un excesivo número de pasajeros en dirección al oeste y, en el plazo de unos pocos años y reconociendo su futilidad, esta clase de procesos dejó de celebrarse. El segundo golpe de carácter judicial se produjo en 1868, cuando, en un súbito recrudecimiento de la actividad legal provocado por la llegada de dos veleros alemanes infectados de tifus, el Departamento del Tesoro de los Estados Unidos ordenó el procesamiento de varios vapores por haberse saltado la ley en lo que respecta a la superficie de los camarotes especificada en la Ley de 1855. Pero he aquí que, en lo que respecta al más famoso de los casos, el del s.s. *Manhattan*, los abogados de las compañías navieras fueron capaces de persuadir a la corte de que debido a la descuidada redacción de la cláusula referida a los camarotes, ésta se aplicaba tan sólo a los barcos de vela [46].

Si bien la revisión de la Ley de 1855 constituía en este momento una urgente necesidad, dicha tarea fue pospuesta, en espera de la resolución de las negociaciones que iban a llevarse a cabo en la Convención de Barcos de Emigrantes, entre los Estados Unidos y otras dos naciones —Gran Bretaña y Alemania— cuyos barcos de vapor dominaban en aquel momento el mercado del transporte de emigrantes. En aquellos momentos, aparecía claro a todas luces que sólo un acuerdo de carácter internacional podría traducirse en una regulación efectiva

[46] M. A. Jones, «Aspects of North Atlantic Migration: Steerage Conditions and American Law, 1819-1909», in K. Friedlan, ed., *Maritime Aspects of Migration* (Köln u. Wien, 1989), pp. 326-337.

de las condiciones de los pasajeros de tercera clase. La jurisdicción sobre los delitos cometidos en los barcos de vapor que navegaban bajo bandera británica y alemana, pertenecía exclusivamente al ámbito judicial de las cortes de aquellos países, pero no podían ser llevadas a cabo de forma efectiva, puesto que los testigos del caso se encontraban al otro lado del Atlántico. Incluso en los Estados Unidos no existía una autoridad competente que pudiese investigar los sucesos acaecidos en altamar en buques con bandera extranjera. Las negociaciones tripartitas que comenzaron en 1868 se centraron inicialmente en la posibilidad que había planteado en primer término Gran Bretaña en 1852, a saber, la asimilación de las leyes de pasajeros de los Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania. Pronto se hizo evidente que el marco propuesto para elaborar normativas comunes sería inútil en tanto que no se pusiesen de acuerdo en un procedimiento para observar el cumplimiento de la ley. A partir de este momento, la atención se centró no solamente en la asimilación y la conjunción de las diferentes leyes nacionales, sino también en la creación en los puertos norteamericanos de llegada de tribunales internacionales conocidos como «Cortes de Emigrantes», que poseerían jurisdicción sumaria. La composición y las funciones de estas cortes se convirtieron en el punto clave de las negociaciones. Los Estados Unidos se oponían a que británicos y alemanes —al mismo tiempo que ciudadanos norteamericanos— formaran parte de los tribunales, puesto que era anticonstitucional que los extranjeros participasen en los tribunales con jurisdicción en los Estados Unidos. Gran Bretaña y Alemania, por su parte, se negaron de forma inflexible a conceder ninguna clase de jurisdicción a tribunales en los cuales no estuviesen representados. Estas diferencias mostraron la existencia de dos partes irreconciliables, y si bien las negociaciones se desarrollaron interminablemente por espacio de seis años, finalmente, quedaron bloqueadas [47].

[47] M. A. Jones, «Immigrants, Steamships and Governments: The Steerage Problem in Transatlantic Diplomacy, 1868-1874», in H. C. Allen and Roger Thompson, eds., *Contrast and Connection: Bicentennial Essays in Anglo-American History* (London, 1876), pp. 178-209.

De los barcos de vela a los barcos de vapor

La caída de la supremacía de los barcos de vela en lo que respecta al transporte transatlántico de pasajeros comenzó a hacerse notar en 1838, cuando dos vapores británicos, el *Sirius* y el *Great Western*, procedentes de Cork y Bristol respectivamente, llegaron a Nueva York con pocas horas de diferencia uno de otro, siendo los primeros barcos impulsados por vapor en cruzar el Atlántico de este a oeste. Dos años más tarde, la navegación oceánica impulsada por vapor entró en una nueva fase cuando la compañía de vapores-correo británica y norteamericana de Samuel Cunard inauguró la primera línea de vapores transatlánticos regular con cuatro vapores de ruedas construidos de madera. Financiados mediante un generoso subsidio de correos por parte del gobierno británico, los vapores de la línea Cunard zarpaban desde Liverpool con dirección a Halifax y Boston una vez cada quince días durante ocho meses del año y una vez por mes en el invierno. En 1848, el subsidio fue incrementado con el propósito de poder doblar el número de viajes y la inclusión de travesías a Nueva York. En 1850, una compañía rival norteamericana, la línea Collins, a la cual el Congreso había adjudicado un contrato postal, puso en marcha un servicio de frecuencia similar entre Liverpool y Nueva York que también utilizaba barcos de vapor con ruedas. En un principio, la aparición de los barcos de vapor afectó al transporte de emigrantes de forma indirecta. Los paquebotes de vela, privados del monopolio que hasta el momento habían ejercido en el transporte de correspondencia, de especies, en lo referente a las cabinas de pasajeros y el transporte de mercancías de calidad, por primera vez comenzaron a transportar pasajeros de tercera clase a gran escala. Los primeros barcos de línea tanto de la Cunard como de la compañía Collins, rechazaron de plano tomar parte en esta tarea, puesto que debido al tamaño de sus motores, poseían una capacidad de carga limitada, tanto en lo referente a los pasajeros como a las mercancías. Por otra parte, como declaró Cunard en 1860,

> la seguridad en el transporte de la correspondencia entraba en contradicción con la seguridad de los emigrantes en el caso de que éstos estuviesen en el barco,

puesto que en caso de incendio u otro accidente, los barcos de salvamento habrían de utilizarse para salvar a los pasajeros y la correspondencia se perdería. Por esta razón, declaró,

> en el transcurso de los 20 años en que hemos prestado este servicio (...) nunca hemos transportado ni un solo emigrante.

Finalmente, como el socio de Cunard, John Burns, declaró en 1860, las responsabilidades legales existentes convertían el transporte de emigrantes en una empresa muy arriesgada para la mayor parte de los propietarios navieros británicos. Según constaba en la ley de Lord Campbell de 1846, la compañía se hacía cargo de las indemnizaciones a los parientes por los daños y perjuicios causados cuando se producían pérdidas de vidas humanas en altamar [48].

Aun así, las compañías de vapores transatlánticos británicos que no disfrutaban de subsidios —que comenzaron a proliferar en la década de 1850— no podían permitirse el lujo de adoptar la desdeñosa actitud de Cunard hacia el comercio de emigrantes, si bien compartían sus temores acerca de la responsabilidad de los propietarios. Sin subsidio postal, los propietarios vieron que era imposible negarse al transporte de emigrantes. La primera línea de vapores que lo hizo fue la fundada en 1850 por la compañía de Liverpool de Richardson Brothers, con el nombre de Compañía de Vapores de Liverpool, Nueva York y Filadelfia, más tarde conocida como línea Inman. El hecho de que hacia 1860 se convirtiese en el principal competidor de la línea Cunard, se debió, en primer lugar, a la decisión que se tomó desde un principio, de emplear vapores con hélices de hierro en lugar de ruedas de madera y, en segundo lugar, a la visión comercial de uno de los socios, William Inman, al darse cuenta de que la falta de un subsidio postal podía cubrirse explotando la fuente de emigrantes. Después de hacer la travesía del Atlántico junto con su mujer en un barco de vela, con el propósito de estudiar las condiciones en que viajaban los pasajeros de tercera clase, concluyó que existía una clase de emigrantes dispuesta a pagar un

[48] *Report from the Select Committee on Packet and Telegraphic Contracts*, P.P. 1860, XIV (328), Qns. 3302-3323, 3484; *Reports from the Select Committee on Merchant Shipping*, P.P. 1860, XIII (530), Qns. 1978, 1995.

precio extra por viajes más rápidos, lo cual podía realizarse mediante el empleo de barcos de vapor [49].

En mayo de 1852, el *City of Manchester*, perteneciente a la compañía Inman, zarpó en dirección a Filadelfia con el primer conjunto de pasajeros de tercera clase que atravesaban el Atlántico en un vapor. A pesar del naufragio de dos de sus barcos en 1854 —uno fue el *City of Glasgow*, que desapareció sin dejar rastro con una pérdida de 480 vidas humanas— la línea Inman creció y prosperó. Después de trasladar su terminal norteamericana a Nueva York y asumir las travesías que anteriormente hacían los barcos de vela de la línea Collins, cuando la compañía norteamericana quebró en 1858, su flota había crecido hacia 1860, poseyendo ocho barcos y en disposición de efectuar un servicio transatlántico semanal. Dos años más tarde, Inman podía jactarse de que sus barcos transportaban más pasajeros que cualquiera de las líneas de paquebotes de vela norteamericanas y más de una tercera parte del conjunto total de pasajeros que atravesaban el Atlántico en barcos de vapor. Su entrada en el transporte de emigrantes fue seguida muy de cerca por la Compañía Oceánica de Barcos de Vapor de Montreal o línea Allan, como era comúnmente conocida. Con la ayuda de un contrato postal con el gobierno canadiense, inauguró un servicio de correos quincenal de Liverpool a Quebec y Portland en 1856. Dicha compañía sobrevivió gracias al transporte de emigrantes, a pesar de las pérdidas ocasionadas por los naufragios de ocho de sus doce vapores en el transcurso de la siguiente década [50].

En 1862, si bien la compañía de vapores Inman transportó 18.451 emigrantes y la línea Allan a 10.041, el conjunto total de emigrantes que transportaba ambas compañías suponía aproximadamente el 38 por ciento de los emigrantes que cruzaban el Atlántico procedentes de Gran Bretaña. Sin embargo, a partir de entonces, la balanza se inclinó considerablemente en favor del sistema de vapor. Hacia 1865, la proporción de emigrantes que utilizaban barcos de vapor había aumentado al 73,05 por ciento y en 1867, alcanzó un 92,86 por ciento. Tres años más tarde, al menos en lo que concernía al transporte de emi-

[49] *DNB*, X, 457; D. B. Tyler, *Steam Conquers the Atlantic* (New York, 1939), p. 197.

[50] *Ibidem*, pp. 243, 261-262; Henry FRY, *The History of North Atlantic Steam Navigation* (London, 1896), pp. 138-140, 143-144.

grantes, la era de la navegación a vela constituía una historia pasada. Cabe establecer dos motivos que explican esto último. Uno de ellos fue la Guerra Civil Americana, que produjo la desaparición de los veleros norteamericanos de la navegación en altamar. A pesar de ello, no habría tardado mucho tiempo en sucumbir en la competencia con los vapores de hélices de hierro británicos, pero la destrucción de los buques comerciales confederados aceleró enormemente el proceso [51]. La otra razón fue la enmienda de la Ley de Navegación Mercantil de 1862, que limitaba la responsabilidad de los propietarios navieros y les permitía transportar emigrantes sin que tuvieran que temer que un accidente individual pudiese arruinarles definitivamente.

En mayo de 1863, menos de tres semanas después de que la medida entrase en vigor, el primer barco de la línea Cunard que transportaba emigrantes zarpó de Liverpool en dirección a Nueva York. Se trataba del *Sidon*, uno de los seis vapores de hélices de hierro que conformaban una línea auxiliar para navegar junto a los vapores-correo. Su partida supuso el comienzo de un período de expansión cuando los patrones británicos se esforzaron para sacar ventaja de las dificultades por las que atravesaban los transportes navieros norteamericanos. La compañía Inman, la Cunard y la línea Allan construyeron nuevos barcos e incrementaron la frecuencia de los viajes. Al mismo tiempo, comenzaron a aparecer nuevas líneas de vapores transatlánticos prácticamente de forma anual, siendo la más importante la National Line, fundada en 1863, la Warren Line (1865), la Guion Line (1866), la Dominion Line (1870) y la White Star Line (1871). Juntas, estas compañías eran capaces de efectuar salidas casi diarias, al menos en el transcurso del verano, de Liverpool a Nueva York, así como a otros puertos norteamericanos [52].

En la década de 1870, los vapores transatlánticos aún conservaban ciertas características de la navegación a vela, conservaban la proa y el vauprés del cliper y, asimismo, llevaban mástiles capaces de desplegar las velas en el caso de que el barco perdiese su única hélice, como ocurría en ocasiones. Habría de pasar aún otra década, cuando comen-

[51] Jones, «The Roleof the U.K»., pp. 470-471; George W. Dalzell, *The Flight from the Flag* (Chapel Hill, N.C. 1940), p. 239.

[52] Tyler, *op. cit.*, pp. 307, 338, 344, 358, 360.

zaron a implementarse las proas rectas tras la sustitución de los cascos de hierro por los cascos de acero y cuando la adopción de hélices gemelas convirtió el velamen en un elemento superfluo; fue entonces cuando los barcos de vapor asumieron su aspecto moderno. Pero incluso antes de que esto sucediera, los riesgos que comportaba una travesía del Atlántico habían sido apreciablemente minimizados por la capacidad de los barcos de vapor de realizar la travesía en un período comprendido entre 10 y 14 días, aproximadamente una tercera parte de su duración anterior. Este cambio fue acompañado por una considerable caída en la tasa de mortandad de los emigrantes en altamar. De esta forma, en 1864, cuando 74.208 emigrantes cruzaron el Atlántico en barcos de vela y 85.555 lo hicieron en barcos de vapor, hubo 326 muertes entre los pasajeros que viajaban en la primera clase de barcos (0,44 por ciento) y tan sólo 51 entre los que habían escogido los barcos de vapor (0,06 por ciento). Hacia 1870, cuando prácticamente todos los emigrantes viajaban en barcos de vapor, la tasa de mortandad se había estabilizado en aproximadamente el 0,05 por ciento [53].

Sin embargo, estas mejoras aún no se extendían a los períodos en los que se desataban las epidemias en los puertos de embarque. En el transcurso de la epidemia de cólera de 1866, algunos pasajeros que emigraban en barcos de vapor, experimentaron sufrimientos más terribles que los que aquejaron a los barcos de vela más afectados durante la epidemia de 1853-1854. De los cinco barcos de vapor británicos en los que se declaró el cólera entre los emigrantes alemanes en 1866, los peores casos fueron los que afectaron al *Virginia*, de la National Line, en el cual murieron 116 pasajeros, entre los que estaban a bordo y los que fueron internados en cuarentena, el *Peruvian*, barco de vapor de la Warren, que tuvo 115 fallecidos y el *England*, también de la línea National, de cuyos 1.185 pasajeros de tercera clase, cuarenta murieron en la travesía y otros 200, tras su llegada a Halifax. Pero siguiendo la advertencia de los comisarios de emigración que ponía en guardia acerca del peligro de transportar emigrantes de países en donde el cólera se

[53] *Twenty-Fifth General Report of the Emigration Commissioners, 1865*, P.P. 1865, XVIII [3526], p. 15; *Twenty-Seventh General Report of the Emigration Commissioners*, 1867, P.P. 1867, XIX [3855], p. 9.

había extendido considerablemente, los patrones británicos suspendieron el transporte de alemanes y, a partir de entonces, no se declararon más epidemias en barcos procedentes de puertos británicos. La epidemia de cólera de 1866 iba a ser la última en afectar a barcos británicos. Dondequiera que la enfermedad apareciera en el continente, como ocurrió en 1892, la reglamentación sanitaria británica bastaba para prevenir su importación.

El reemplazo de la madera y las velas por hierro y vapor prácticamente eliminó el peligro de incendio: tras el que se declaró en el *Austria* —barco perteneciente a la línea Hamburg-Amerika— en 1858, no hubo ningún otro barco de emigrantes que sufriese tal destino. Asimismo, los naufragios se convirtieron en algo menos habitual, si bien cuando ocurrían, las pérdidas en vidas humanas eran aún mayores. Cuando el vapor *Atlantic*, perteneciente a la White Star, embarrancó en medio de un temporal cerca de Halifax, en abril de 1873, el buque se partió en pedazos y murieron más de 500 emigrantes. También los icebergs continuaban siendo un gran peligro. El 14 de abril de 1912, en el peor desastre de la historia de la navegación atlántica, el *insumergible* barco de línea *Titanic* se hundió, llevando consigo las vidas de 825 pasajeros, muchos de ellos emigrantes.

A pesar de ello, puede decirse que la introducción de barcos de vapor supuso una cierta liberación de los emigrantes del peligro, la dureza y la incomodidad que anteriormente implicaba cruzar el Atlántico. Esta fue la conclusión que alcanzaron los comisarios de emigración en fecha tan temprana como 1867, así como por la comisión sanitaria del periódico médico *The Lancet*, que llevó a cabo una investigación en 1863 acerca del transporte de emigrantes desde el puerto de Liverpool. La comisión encontró que si bien aún podían llevarse a cabo muchas mejoras en los barcos de emigrantes, particularmente en lo que respecta a la ventilación, en términos generales, los emigrantes recibían un buen trato tanto en lo que respecta a los lugares que se les asignaba en el transcurso del viaje como al aumento de la cantidad y la calidad de los alimentos suministrados en el transcurso del mismo.

> Observando a los ocupantes de un barco de emigrantes de forma muy superficial, cuando éste se encuentra en pleno Atlántico —concluyeron—, pronto el observador se convencerá de que en la mayoría de los casos, el ampliamente citado «pasaje medio» recibe un trato muy decente.

Ese mismo año, un equipo de investigadores del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos alabó de forma similar las grandes mejoras que habían supuesto la entrada en funcionamiento de los barcos de vapor. Dicho informe contrastaba la situación de los pasajeros de tercera clase en los antiguos barcos de vela, con «compartimientos abiertos por completo», con los barcos de vapor, que estaban divididos en secciones por mamparos de hierro con puertas herméticas que suponían una importante medida de seguridad en el caso de que se declarara un incendio a bordo o cualquier otro accidente, así como «una conveniente separación entre las personas de distinto sexo». Asimismo, los investigadores criticaron la falta de ventilación, mientras que consideraron que los alimentos que se daban a los emigrantes «aunque eran de la clase más sencilla y barata», eran saludables y se repartían en cantidades suficientes. En vista de estas conclusiones favorables, cuando el Departamento del Tesoro estaba redactando una nueva Ley de Pasajeros en 1873, se inspiró en las regulaciones que se aplicaban a las mejores líneas de vapores británicas, si bien el Congreso no la convirtió en ley hasta 1882 [54].

En el Parlamento británico no se realizó ningún cambio radical en las leyes que afectaban a los pasajeros, una vez que los barcos de vapor desplazaron a los veleros. En 1872, se consideró que las normas que afectaban al transporte de emigrantes podían ser competencia del ministerio de Comercio y, en lo que respecta a la Ley de Navegación Mercantil de aquel año, las responsabilidades de los comisionados de emigración fueron transferidas a dicho departamento. Más tarde, si bien de cuando en cuando se enunciaron fuertes cargos contra las condiciones de los compartimientos de tercera clase, invariablemente resultaban ser exagerados e incluso, infundados. Un importante funcionario del ministerio de Comercio, tras investigar uno de dichos cargos en 1881, se mostró más que satisfecho acerca de las condiciones reinantes en los barcos de emigrantes. Thomas Gray escribió:

> En una gran mayoría de casos, los propietarios de los barcos, acertadamente y por propia voluntad, actuando en favor de sus propios in-

[54] *A Report on Emigrant Ships, by the Sanitary Commission of «The Lancet»* (London, 1873), p. 26; USCD, *Letter from the Secretary of the Treasury communicating... information in relation to the space allowance to each steerage-immigrant on board ship, 1873*, 43rd Congress, 1st session, Senate Ex. Doc. n.º 23.

> tereses, cumplen con mucho los requisitos que marca la ley y (...) constantemente están estudiando y perfeccionando el acondicionamiento de los lugares reservados a los emigrantes en sus barcos [55].

En el transcurso del siguiente cuarto de siglo, los vapores de emigrantes se desarrollaron enormemente en lo que respecta a su tamaño, velocidad y equipamiento. Hacia la década de 1890, los barcos de 12.000 a 15.000 toneladas constituían un hecho común y los viajes hacia el oeste tardaban poco más de una semana. Diez años más tarde, con la propulsión de turbinas, velocidades de 25 nudos y superestructuras de tres compartimientos, en ciertos barcos, la ubicación habitual de los emigrantes comenzó a convertirse en los compartimientos de «Tercera Clase», con cabinas familiares, comedores y salas de fumadores. Tanto en Gran Bretaña como en los Estados Unidos, los funcionarios comenzaban a compartir el punto de vista favorable de Gray acerca de las condiciones del transporte de emigrantes. De esta manera, en 1906, al tiempo que daba fe de que

> en lo que se refiere a varios aspectos, las características de los compartimientos de tercera clase de muchos vapores transoceánicos excedían los requisitos que marca la ley,

el director de la Agencia Americana para la Navegación señalaba que los grandes avances producidos en la tecnología de construcción de barcos y la intensa competencia entre las diferentes líneas de vapores reducían considerablemente el campo de aplicación de dichas leyes [56].

[55] *Reports with regard to the accommodation and treatment of emigrants on board Atlantic steamships,... 1881*, P.P. 1881, LXXXII, [2995], p. 18.

[56] USCD, *Annual Report of the Commissioner of Navigation for the fiscal year ending June 30, 1905* (Washington, 1906), p. 51.

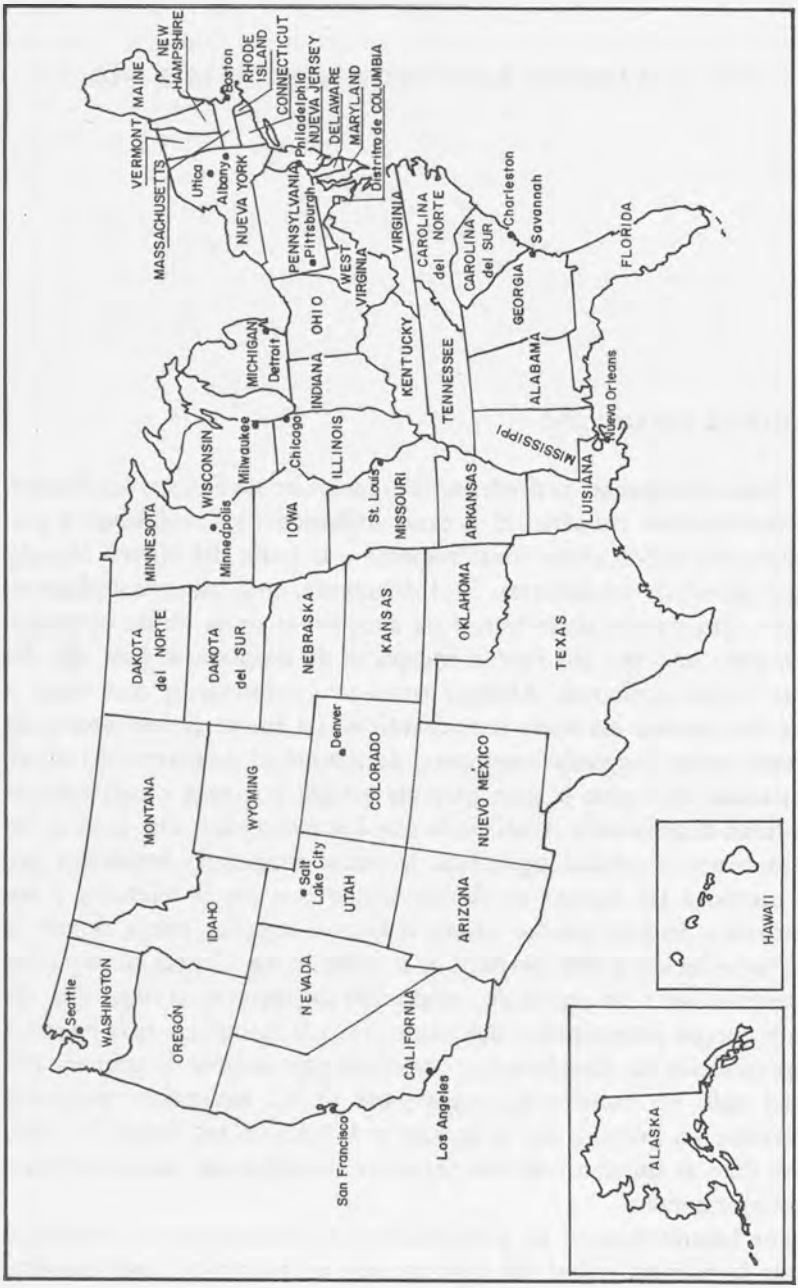
VIII

LOS BRITÁNICOS EN NORTEAMÉRICA, 1815-1914

Modelos de distribución

Como emigrantes procedentes de cualquier otro sitio, los británicos normalmente cruzaban el océano Atlántico con propósitos y planes definidos y con claras ideas respecto a la parte del Nuevo Mundo en que deseaban establecerse. Probablemente, una minoría indigente, no tuvo otro pensamiento que el de alcanzar la tierra de las oportunidades, pero una vez allí fueron incapaces de desplazarse más allá del puerto al que arribaron. Algunos otros se conformaron con viajar a donde les guiasen las rutas transatlánticas. La suerte (y los errores de concepto sobre geografía americana) determinó el asentamiento de algunos otros. Pero para la gran mayoría no fue una vaga e indiferenciada entidad denominada América, la que los atrajo, sino una ciudad, un pueblo o una localidad específica. Muchos emigrantes británicos ponían rumbo a los lugares en donde sabían que sus habilidades y conocimientos podían resultar útiles, o bien a aquellas zonas donde la tierra era ofrecida como invitación, o incluso, en el caso de aquellos que pertenecían a un grupo de emigración organizado, al lugar que eligiese el cuerpo patrocinador del grupo. Pero la influencia más habitual en los modelos de distribución, especialmente durante la primera mitad del siglo XIX cuando la mayor parte de los emigrantes pretendía establecerse en granjas, era la familia y la comunidad local; los emigrantes iban al encuentro de los parientes o amigos que habían emigrado anteriormente.

Los lugares exactos de asentamiento de los emigrantes británicos durante la primera mitad del siglo XIX son en su mayor parte conjetu-



Estados de los Estados Unidos de América.

ras, dado que por aquel entonces ni los censores americanos ni los canadienses, registraban los países de origen de la población extranjera. Sin embargo, el registro de posibles enemigos extranjeros completado por las autoridades americanas tras el estallido de la Guerra de 1812, muestra que los británicos varones que vivían en los Estados Unidos estaban en su mayoría concentrados en el nordeste: una tercera parte vivía en Nueva York, un quinto en Pensilvania y un décimo en Massachusetts [1]. Dado que las listas de Conecticut y New Hampshire desaparecieron, es evidente que la proporción de británicos en el nordeste era incluso mayor de lo que indican las listas que han sobrevivido. Esta concentración, de alguna forma, se había debilitado cuando, en 1850, se realizó el primer censo completo de población americana nacida en el extranjero. La proporción en Nueva Inglaterra y en los estados de la costa atlántica central, había disminuido desde más o menos dos tercios hasta algo menos de la mitad; por el contrario, pasando los Apalaches, en los cinco estados del Antiguo Noroeste, la proporción de británicos se encontraba bastante por encima de la cuarta parte [2]. Consecuentemente, un sector cada vez mayor se asentó en los estados agrícolas de las Grandes Llanuras (Great Plains), en los estados de las Rocosas y en la Costa del Pacífico. A pesar de todo, incluso en 1890, el nordeste industrial comprendido entre el Atlántico y el Mississippi todavía mantenía la mayor proporción de británicos. A lo largo del siglo los emigrantes británicos, como los de cualquier otra parte, evitaban en lo posible el Sur, en parte debido a su clima caluroso y en parte debido a una aversión a la esclavitud y a la población de color, pero principalmente porque la región ofrecía menos oportunidades que el Norte, tanto en lo que se refiere a agricultura como a las industrias.

Entre los diferentes elementos étnicos en la población británica había algunas variaciones en las distribuciones de asentamientos. Los galeses y escoceses de las Tierras Altas (a los que su lengua les proporcionaba un principio de identidad) se mantuvieron más agrupados que los ingleses y los escoceses de las Tierras Bajas. En 1890, en los Estados Unidos, no menos del cuarenta por ciento de los galeses se concentraban en Pensilvania, y otro treinta por ciento en Ohio, Nueva York,

[1] Heaton, *loc. cit.*, p. 1.
[2] Ch. Erickson, «English», *HEAEG*, p. 326.

Illinois, Wisconsin y Iowa. El principal asentamiento de los escoceses del Norte se localizaba en las Provincias Marítimas del Canadá: Nueva Escocia, Nueva Brunswick, Isla del Príncipe Eduardo y Cabo Bretón, y en menor medida en el sur de Ontario. En Canadá el grueso de ingleses y escoceses del Sur siempre se localizó en Ontario, pero a medida que la frontera comenzó a moverse hacia occidente, a finales del siglo XIX, una proporción creciente comenzó a establecerse en las provincias de las praderas y, más concretamente, en la Columbia Británica.

Granjeros británicos en los Estados Unidos y Canadá

Para muchos inmigrantes británicos, el vacío Oeste, con su abundancia de tierra gratuita o barata, era la principal atracción que América podía ofrecer. Estas gentes consideraban la independencia personal como su más alto ideal y estaban convencidos de que llegar a ser labradores de sus propias tierras era la forma más segura de alcanzarlo. Éste era el tema central de las cartas de muchos inmigrantes a lo largo del siglo. James y Betty Rous, por ejemplo, escribieron desde su granja de 165 acres en Ohio en 1817, a sus parientes en Inglaterra:

> Podríais preguntaros si estamos tan bien aquí como en nuestra tierra natal, a lo que os respondería: si yo estuviese seguro de una buena vida y de un buen porvenir para mis hijos en Inglaterra, preferiría la compañía de mis antiguos amigos y de mi entorno natal. Pero... aquí con la industria y con una vida frugal, un hombre puede conseguir pronto una buena granja de su propiedad y ser tan independiente como los terratenientes de tu país, pero no tan vago [3].

El ideal de independencia era un bien preciado, no sólo para los inmigrantes con tradición granjera. No resultaba extraño, especialmente antes de la Guerra Civil, que los antiguos empleados de fábricas tuviesen esta pretensión, de forma que normalmente, tras emigrar, se dedicasen a la agricultura. Este es el caso de Edwin Bottomley, que

[3] J. Knight, *Important Extracts from Original and Recent Letters Written by Englishmen in the United States of America to their Friends in England*, 2nd series (Manchester, 1818), pp. 4-5.

trabajó como diseñador en una fábrica de tejidos de algodón, en Yorkshire. Otra indicación de la intensidad de la pasión por la tierra la constituye el hecho de que los inmigrantes que carecían de medios para comprarla inmediatamente se dedicasen a veces a otras ocupaciones durante un tiempo para conseguir su propósito. La minería, el trabajo en fábricas y las labores agrícolas fueron tan sólo algunos de los empleos que sirvieron de estación en el tránsito hacia la posesión de tierra [4].

A juzgar por las cartas de algunos inmigrantes, en concreto aquellas recogidas en publicaciones ulteriores, las expectativas de aquellos inmigrantes británicos que escogieron el cultivo de tierras americanas, fueron ampliamente cumplidas. En este sentido, un volumen de cartas publicadas en 1818, relata entusiasmado las virtudes de la abundancia americana. Edward Conner, que cultivaba 134 acres en Indiana, escribió a su familia en Inglaterra:

> Hay caza en abundancia... ciervos, pavos salvajes, faisanes, perdices, conejos, palomas salvajes por millares. La tierra es un lecho de tierra fértil y cualquier cosa crecería aquí [5].

Samuel Crabtree, refiriéndose a Ohio, Indiana y al Territorio de Missouri, fue incluso más lírico:

> Puedes ver praderas de 96 km de longitud y 16 km de ancho, sin palo o piedra alguna, a dos dólares el acre, eso podría producir desde setenta a cien *bushels* de maíz indiano por acre: demasiado rico para cualquier otra clase de grano. El pasado septiembre, en Ohio, pude medir el maíz indiano, tenía más de cuatro metros de altura y algunas espigas contenían de cuatrocientos a setecientos granos. Creo haber visto tantos melocotones y manzanas pudriéndose en el suelo que podrían hundir a la flota británica [6].

No deberíamos, sin embargo, aceptar como valoraciones objetivas los relatos que los inmigrantes describían por carta a sus hogares. El

[4] Erickson, *Invisible Immigrants,* pp. 41-42; M. M. Quaife, ed., *An English Settler in Pioneer Wisconsin: The Letters of Edwin Bottomley, 1842-1850* (Madison, Wisconsin, 1918).

[5] Knight, *op. cit.*, pp. 6-7.

[6] E. Abbott, *Historical Aspects of the Immigration Problem: Select Documents* (Chicago, 1926), p. 40.

deseo de justificar su decisión de emigrar a veces les llevaba a hiperbolizar. Ejemplo de ello son las cartas de Conner y Crabtree. El cultivo en América planteaba más dificultades de las que estaban dispuestos a reconocer. Para empezar, el bajo precio de la tierra no constituía una referencia del desembolso que ésta suponía: se necesitaba un capital extra para comprar ganado, semillas y complementos para la granja, además de enfrentarse a los gastos de manutención hasta la recogida de la primera cosecha. Ni siquiera el Antiguo Noroeste era una región uniforme de praderas verdes, sin árboles. Muchas de las tierras más fértiles estaban densamente pobladas por árboles, y aunque este tipo de terreno era bastante familiar para los pioneros temporeros de Kentucky y Tennessee, presentaba serios problemas a los inmigrantes. Sin ninguna experiencia en el sometimiento de los terrenos salvajes, carecían de las habilidades con el hacha y el rifle que poseían los hombres de la frontera americana, además no contaban con sus conocimientos sobre el despejado de los bosques, la construcción de cabañas de madera, el vallado de la tierra y caza para el alimento.

Se ha discutido a menudo que debido a su ignorancia sobre las técnicas de la frontera, los inmigrantes prefiriesen comprar terrenos que hubiesen sido ya despejados. Pero al menos algunos inmigrantes británicos, como John Fisher, que se estableció en la frontera de Michigan en 1830, y Edwin Bottomley, que hizo lo mismo en Wisconsin en 1842, compraron una tierra virgen que requería una ingente labor de limpieza y preparado para el cultivo. Dichas personas aprendieron que para triunfar era necesario no sólo adquirir las habilidades de las fronteras sino reconocer, como diría Fisher, que no podrían cultivar la tierra a la «manera inglesa». Aunque él se estaba refiriendo en concreto al uso de novillos en lugar de caballos, otros, en efecto, llegaron a la misma conclusión aceptando que algunas prácticas acostumbradas de cultivo (dragado, zanjado, abonado del terreno, engordado en establo de los animales) no sólo eran innecesarias en América sino que eran positivamente dañinas [7].

Muchas cartas de inmigrantes en localizaciones rurales nos muestran sus sufrimientos: el primitivo uso de cabañas de madera erigidas en un sólo día, inadecuadas para resistir el frío intenso del invierno

[7] Erickson, *Invisible Immigrants*, pp. 47-51, 111-112, 121.

americano, a veces, sirviendo al mismo tiempo de hogar y establo; el rudo mobiliario, con pedazos de madera a modo de sillas y usando montones de paja como cama. También relatan muchas de sus privaciones menores, como la de no tener azúcar para el té. A veces había que soportar mucho más que la mera falta de comodidad; la fiebre y el *ague*, términos populares para denominar la malaria, terminaron con las vidas de un gran número de colonos en todo el Oeste Central. La cita de la madre del Presidente Garfield: «Nos poníamos regularmente enfermos cada primavera», fue una de las frases que muchas familias de inmigrantes debieron repetir. En 1846, Edwin Bottomley y su esposa estuvieron postrados durante casi un mes con «fiebres frías» y «fiebres biliosas»; cuatro años mas tarde, la familia entera contrajo las fiebres tifoideas y perecieron [8].

Tras la Guerra Civil, mientras avanzaba la frontera a lo largo de las grandes planicies, los inmigrantes, y el resto de los colonos, se encontraron con un mayor número de dificultades. Si la agricultura era posible en esta árida región sin ningún árbol, se debía a la mejora de la maquinaria agrícola. La invención del alambre de espinos para el vallado, los pozos más profundos y los molinos de viento para el abastecimiento de agua, así como la adopción de la técnica conocida como «cultivo de secano», que llevaba consigo la instalación de profundos surcos en el arado y la frecuente gradación. Sin embargo, incluso entonces, este tipo de empresa era un negocio arriesgado e incierto. Los precios de las principales clases de productos de las cosechas cayeron catastróficamente en las décadas subsiguientes a la Guerra Civil y los agricultores sufrieron periódicas sequías, feroces granizadas, incendios y plagas de saltamontes. Algunas de estas irregularidades de la naturaleza pudieron haber destruido el trabajo de un año en tan sólo unas pocas horas. En cualquier caso las condiciones de vida eran muy severas. Con el único refugio de una choza hecha de arbustos excavada en la tierra y con los vecinos más cercanos quizás a kilómetros de distancia, las familias llevaban una existencia aislada y primitiva. De todos modos un número considerable de inmigrantes británicos emprendieron tareas agrícolas en el Middle Border (Límite Central), tal y como se conocía a la zona norte de las Grandes Llanuras. Los dos estados de las llanuras

[8] Quaife, *op. cit.*, pp. 41, 133, 136.

más conocidos y apreciados eran Iowa y Kansas, los cuales en 1890 tenían una población oriunda inglesa de 29.806 y 20.568 personas respectivamente. La mayor parte de la misma vivía en las zonas rurales [9].

En algunas áreas rurales de los Estados Unidos y Canadá, había un agrupamiento natural de inmigrantes británicos. En Racine Country, Wisconsin, por ejemplo, muchos de los vecinos de Edwin Bottomley eran compañeros de su país de origen, de modo que la región era conocida como el asentamiento inglés. En el sur de Ontario muchas localidades tenían un marcado color inglés o escocés, mientras que en las Provincias Marítimas de Canadá había abundantes enclaves de escoceses del norte. Pero en general, los labradores inmigrantes ingleses y escoceses se mezclaron rápida y completamente con la población nativa, de modo que es difícil distinguir exactamente el lugar de asentamiento de cada uno de estos grupos.

Los inmigrantes agrarios galeses, por el contrario, se asemejaban a cualquier otro grupo de lengua extranjera dado que normalmente se reunían en círculos cerrados. Los granjeros de las Tierras Altas que conformaron la vanguardia del éxodo rural galés al final del siglo XVIII, se asentaron en las tierras de Pensilvania, Nueva York y Ohio; tierras que, en algunos casos, acababan de dejar de ser fronterizas. Alrededor de estos asentamientos pioneros, cuyas colinas y valles evocaban el hogar galés a los recién llegados, se desarrolló una próspera comunidad agrícola que resultó especialmente provechosa en el Condado de Oneida (Nueva York), Condado de Cambria (Pensilvania) y los Condados de Jackson y Gallia (Ohio). Posteriormente, entre las décadas de 1830 y 1860, se produjo una diseminación de asentamientos galeses en el Alto Valle del Mississippi y en las Grandes Llanuras. En la década de 1840, los recién creados estados de Iowa y Wisconsin constituyeron sus favoritos y tanto en estos enclaves como en el Lejano Oeste, los galeses cultivaron con tanto éxito que hicieron dudar del viejo tópico sobre la incapacidad europea de llevar a cabo la experiencia de sobrevivir al salvaje medio americano. Como otros grupos emigrantes, los galeses a menudo bautizaban sus asentamientos con nombres de su antigua patria. En Wisconsin, por ejemplo, se podían

[9] Erickson, «English», p. 327; O. O. Winther, «English Migration to the American West, 1865-1900», *HLQ*, XXVII (Feb. 1964), pp. 159-173.

encontrar galeses en el Condado de Waukesha y cambrios en el Condado de Columbia. En Missouri, donde el terreno barato para el ferrocarril, atrajo a los colonos galeses en los años 1860; había una Nueva Cambria y un lugar llamado *Dawn* (lo que significa, «regalo» en galés). También fue fundada otra Cambria en el Condado de Blue Earth, Minnesota, densamente poblada por galeses justo antes de la Guerra Civil. Junto con sus vecinos alemanes en Nueva Ulm, la comunidad galesa de Blue Earth tuvo que hacer frente al levantamiento sioux de 1862, donde murieron un cierto número de galeses. A pesar de esta calamidad y de una serie de plagas de saltamontes en los setenta, el Condado de Blue Earth jugó un papel importante en lo que respecta a que Minesota se convirtiera en la primera productora de trigo del país en 1889 [10].

En Kansas comenzaron a aparecer sobre 1850 pequeños grupos de galeses, en la época en que el territorio fue desgarrado por sangrientas luchas entre grupos rivales de colonos a causa de la cuestión de la esclavitud. Otros grupos mayores llegaron, a finales de 1860, en respuesta a los anuncios de los ferrocarriles y las compañías de terrenos. Hacia 1870, la población galesa del estado estaba compuesta por unos 1.750 individuos, muchos de los cuales se asentaron alrededor de Emporia. Algunos trabajaron en las minas de carbón, pero la mayoría gravitaba en torno a los enclaves agrícolas galeses de Arvonia, Powys y Bala. Muchos tenían suficiente capital como para comprar granjas completas y al principio esta gente practicó el cultivo mixto. Pero la década de 1880 trajo consigo un ansia mayor por la obtención de beneficios. El vallado de las abiertas dehesas con alambre de espinos y el tránsito a las leyes estatales de cuarentenas acabaron con los días del Long Drive (Gran viaje), sin embargo, los ferrocarriles hicieron posible que siguiera existiendo la industria del pastado transeúnte de ganado, que se estableció con la ayuda de los rancheros galeses. Esto posibilitaba que en verano se realizase el engorde de las reses tejanas en las praderas de Flint Hills (Kansas), antes de que éstas fuesen embarcadas en tren hacia los mataderos de Minneápolis, St. Paul y Chicago. Los ganaderos ingleses y escoceses se encontraban tradi-

[10] Conway, «Welsh», *HEAEG*, p. 10112; Hartmann, *op. cit.*, ch. iv; Th. E. Hughes *et. al.*, eds., *History of the Welsh in Minnesota* (Mankato, MN 1895), pp. 61-110.

cionalmente ligados a compañías con amplios beneficios financiadas por prósperos capitalistas. Las empresas de ganado galesas, sin embargo, tendían a establecerse como pequeños negocios familiares que funcionaban mediante la especulación y los negocios muy arriesgados. Utilizaban la red social galesa para facilitar la compra-venta dentro de la comunidad, invirtiendo mucho más dinero en la tierra y el capital que en la construcción de lujosas granjas, haciendo honor a lo que se conocía como «el carácter galés», que no era otra cosa que una disponibilidad excepcional a trabajar largas horas con una austeridad llevada al límite [11].

Variedades de asentamientos rurales

A lo largo del siglo XIX hubo muchos intentos de establecer colonias agrícolas inglesas en los Estados Unidos y Canadá. Uno de los primeros y de los más conocidos promotores fue Morris Birkbeck (1764-1825), el hijo de un predicador cuáquero. En 1817, Birkbeck vendió su granja situada en Surrey y emigró al Territorio de Illinois, llevando consigo ganado de valor. Junto a otro rico poseedor de tierra, George Flower, Birkbeck se estableció en los asentamientos ingleses de Wanborough y Albion, en las praderas al oeste del río Wabash, en el Condado de Edwards. La publicación en Inglaterra de los relatos de sus viajes, junto con los del padre de Flower, Richard, un cervecero de Hertford, consiguieron convencer a otros para seguir sus pasos. Pero, tras un cierto período de tiempo, las críticas de Cobbett y otros escritores pusieron en jaque al movimiento, y la empresa acabó arruinando a ambos fundadores. Birkbeck murió ahogado en el río Fox en 1825, cuando volvía de visitar New Harmony, un asentamiento comunitario fundado por Robert Owen, el transformador social galés. Tras la muerte de Birkbeck, cierto número de colonos abandonó Albion para unirse a la aventura de Owen, pero New Harmony, contradiciendo su nombre, se vino abajo tras distensiones en 1828. Flower intentó sin éxito hipotecar su tierra y fue finalmente forzado a abandonar la co-

[11] J. V. Hickey, «Welsh Cattlemen of the Kansas Flint Hills: Social and Ideological Dimensions of Cattle Entrepreneurship», *AH*, 63, n.º 4 (Fall, 1989), pp. 56-71.

lonia que había intentado fundar, acabando como tabernero en Indiana, donde murió en 1862 [12].

La misma suerte corrieron dos empresas de colonización a modo de cooperativas inauguradas en la década de 1840. Una de ellas fue la British Temperance Emigration Society, que fue fundada en 1842, agrupando a unos mil socios, principalmente de la West Riding de Yorkshire. Durante su breve existencia y bajo sus auspicios, emigraron a Wisconsin unos setecientos accionistas. Aproximadamente la mitad se dirigieron a Gorstville (denominada así tras la estancia de uno de los miembros fundadores) en el Condado de Dane, cerca de Madison. Pero cuando comenzaron a aparecer desacuerdos entre los colonos, aproximadamente la mitad de ellos regresaron a casa. Otro grupo con grandiosos planes centrados en Wisconsin era el denominado Potters Joint Stock Emigration Society, fundado en las alfarerías de Staffordshire en 1844. Esta sociedad fue creación de William Evans, un significativo miembro del Potters Union y editor de su periódico, *The Potters Examiner*. Evans llegó a convencerse de que la emigración era la panacea para el problema del desempleo y los bajos salarios, causantes de problemas en la industria. Logró convencer a suficientes miembros de la unión como para establecer un fondo de emigración que permitiese la adquisición de cuatro mil acres de terreno en lo que llegó a ser el Condado de Columbia, Wisconsin. Pero sólo un puñado de familias fueron enviadas a la colonia proyectada en Pottersville, por lo que pronto se arruinó debido a opiniones enfrentadas y a la falta de fondos. En 1850, la Sociedad, la unión y el periódico habían dejado de existir [13].

Posteriormente, en el mismo siglo, hubo intentos renovados de colonización, esta vez en los estados agrícolas de las Grandes Llanuras y en el Noroeste Canadiense. Algunos de ellos nacieron del ansia de las compañías de ferrocarriles del Oeste y de los distintos estados por poblar sus territorios vacíos. Entre otras, la Nothern Pacific Railroad, la Santa Fe, la Burlington Missouri y la Canadian Pacific, dirigieron vigorosas campañas de colonización en Gran Bretaña entre las décadas

[12] Ch. Boewe, ed., *Prairie Albion: An English Settlement in Pioneer Illinois* (Carbondale, IL, 1962).

[13] H. Owen, *The Staffordshire Potter* (London, 1901), pp. 63-105.

de 1870 y 1880, utilizando cientos de agentes, publicando periódicos para emigrantes e inundando el país con anuncios. Los estados más occidentales de Estados Unidos, las provincias de Canadá y el gobierno del Territorio *(Dominion)*, adoptaron estas técnicas, compitiendo en el carácter extravagante de su propaganda. Algunos ingleses evidentemente tomaron toda esta información en serio. En 1870, el estado de Kansas convenció a unos trescientos emigrantes de Sussex para que se establecieran en el Condado de Geary. Al año siguiente un grupo de escoceses decidió fundar una colonia en Minnesota Occidental para criar ganado de pura raza. En 1873, la Nothern Pacific Railroad atrajo a varios cientos de campesinos ingleses y artesanos al Condado de Clay, en Minnesota, donde fundaron la colonia de Yeovil. Pero los resultados de la propaganda de los estados y las compañías de ferrocarril apenas fueron suficientes para compensar el esfuerzo. En total, sólo unos pocos cientos de británicos se asentaron en las diferentes colonias.

De las muchas colonias agrícolas del Oeste, establecidas por iniciativa individual, una de las primeras fue Wakefield en el Condado de Clay, Kansas. Fue fundada en 1869, y posteriormente bautizada por el Reverendo Richard Wake, un ministro metodista que ya había estado anteriormente vinculado a la promoción de proyectos de colonización en Nebraska. Los colonizadores que reclutó, principalmente de Hampshire y Oxfordshire, tuvieron que enfrentarse a sequías y plagas de saltamontes. Hacia 1874, la mayoría de estos colonos había desistido. Mientras Wakefield se diseñó para trabajadores del campo, otro grupo de colonias se establecieron con la declarada intención de atraer a inmigrantes de niveles sociales más elevados: graduados de universidad, colegiales de escuelas públicas, funcionarios del estado y los hijos más jóvenes de las familias acomodadas para quienes se cerraban puertas del gobierno, el ejército y la iglesia, que tradicionalmente habían estado abiertas para ellos. Alguno de estos «señoritos emigrantes» *(gentleman emigrants)* como se les solía llamar, cruzaron el Atlántico en busca de aventura, otros fueron como aprendices en granjas, para aprender las artes de la agricultura y de la obtención de beneficios y otros, incluso, eran personas a las que se les pagaba una pensión con tal de que viviesen alejados de la patria. Estos últimos solían ser las molestas ovejas negras de las familias adineradas. Pero los intentos de convertir estos caballeros de pura casta británica en pioneros siempre resultaron

vanos. Carecían de experiencia como labradores y de la capacidad de adaptación a la vida de la frontera [14].

Una de las colonias de «caballeros ingleses» mejor conocidas fue la de Rugby, en Tennessee, fundada en 1880 por Thomas Hughes, autor de *Tom Brown's Schooldays*, la famosa novela que ensalza los hitos de los días de escuela. Pero el terreno resultó ser estéril, y tanto los jóvenes colonos de clase alta como otros que participaron en experiencias similares, demostraron estar más interesados en el deporte que en el trabajo duro. No es sorprendente, pues, que la aventura pronto terminara. Lo mismo ocurrió con la colonia aristócrata de Le Mars, Iowa, fundada en 1879 por tres hermanos, antiguos remeros de Cambridge. Aquí «se podía ver a los herederos de viejas fortunas inglesas, segando los terrenos del condado, ayudados por los dos hijos de un vizconde», y «observar cómo el hermano de un conde alimentaba una trilladora». Pero la novedad de ser pionero agrícola pronto perdió su encanto y en unos cuantos años muchos de los colonos habían vendido todo y se habían marchado. Otras dos colonias de Kansas también tuvieron una corta duración: se trata de Victoria y Runnymede. Victoria, en el Condado de Ellis, fue la creación de George Grante, un comerciante de seda retirado que compró sesenta mil acres de la Kansas Pacific Railroad y condujo allí a un grupo de jóvenes patricios en 1873. Hicieron un estrafalario intento de recreación del modo de vida de los caballeros ingleses en las llanuras de Kansas. Construyeron un club náutico en un pantano cercano y organizaron un club de caza, el Victorian Hunt Club, cuyos miembros vestían un modelo de montería «elegantísimo» y se pavoneaban con su jauría de perros sabuesos traídos por la mismísima reina Victoria de sus perreras reales. Sin embargo, el medio ambiente de Kansas pronto minó el inicial entusiamo por el cultivo y tras la muerte del fundador en 1879, la mayoría de los colonos regresaron, poniendo a la venta sus tierras. Finalmente fueron prósperamente cultivadas por emigrantes rusos y alemanes. Runnymede, fundada en 1889 y situada al sur de Wichita, cerca del límite de Oklahoma, tuvo una existencia aún más breve. Antes de que se viniera abajo

[14] Berthoff, *op. cit.*, pp. 114-117; B. M. Taylor, «The English Colonies in Kansas, 1870-1895», *HMPEC*, 41, n.º 1 (March, 1972), pp. 17-35; W. G. Chapman, «The Wakefield Colony», *TKSHS*, X (1907-1908), pp. 485ff.

en 1891, fue poblada por unos cien jóvenes ingleses, muchos de ellos exiliados de su país a cambio de una pensión. Éstos adoptaron la imagen de cowboys y solían ir fuertemente armados, sin embargo, gastaban la mayor parte de su tiempo en actividades tan refinadas como las de jugar al polo, en las carreras de obstáculos y en las monterías (cacerías con perros).

El fracaso de las colonias de «gente bien» en Estados Unidos no bastó para descorazonar otros intentos en Canadá Occidental [15]. Sin embargo, una vez más, la inexperiencia en las actividades agrícolas y la excesiva dedicación a las actividades deportivas pronto demostraron ser fatales. Cannington Manor en Saskatchewan, fundado en 1882 por un terrateniente de Somerset, Edward Mitchell Pierce, se fue a pique tras su muerte ocurrida seis años después y terminó por desaparecer en 1900 tras la ansiada instalación de un ramal de la línea del Canadian Pacific Railroad que debía pasar por su comunidad. La última de tales colonias, Walhachin en la Columbia Británica; fundada en 1910 por un grupo de prósperos inversores británicos dirigidos por el cervecero Sir William Bass con el objetivo de crear un pomar, tuvo problemas desde el comienzo debido a que el valle del río Thompsom en el que se encontraba era demasiado seco para el cultivo de frutales. El golpe final llegó en 1914, cuando la mayoría de los hombres regresó a casa para luchar en la Gran Guerra.

Virtualmente, la única excepción a este catálogo de desastres (excepción sólo en parte) fue la colonia Barr o Britannia, enclavada en el límite de Saskatchewan y Alberta y creada en 1902. Su fundador, el Reverendo I. M. Barr, convenció al gobierno del Territorio (Dominion) para que le donase una porción de tierra donde se establecería un asentamiento inglés. Posteriormente consiguió reclutar a casi dos mil colonos, la mayoría de ellos respetables ciudadanos. Sin embargo, Barr resultó ser un líder incompetente y fue depuesto en favor del archiduque George E. Lloyd, tras lo cual la colonia fue rebautizada, en 1903, con el nombre de Lloydminster. El gobierno canadiense no dispuso ningún plan de ayuda para la colonia, pero ésta logró sobrevivir debido principalmente a que no cometió ninguno de los errores en que

[15] P. A. Dunae, *Gentlemen Emigrants: From the British Public Schools to the Canadian Frontier* (Vancouver, 1981).

obstinadamente habían incurrido las diversas colonias de «jóvenes caballeros» ingleses. Sus habitantes consistían principalmente en familias, en lugar de jóvenes y se agrupaban en una variedad de clases sociales y ocupaciones que incluían artesanos y agricultores [16].

Los británicos en la América industrial

Tal y como han venido haciendo desde el principio de este siglo, los inmigrantes especializados procedentes de Gran Bretaña gravitaban en torno a los centros americanos de producción asociados a sus respectivas ocupaciones. Las cooperativas textiles de Lancashire y Yorkshire se congregaron en las ciudades industriales de Massachusets: Fall River, la capital del algodón de Estados Unidos, y Lawrence, una ciudad industrial fundada en 1845 por un grupo de capitalistas de Boston que se convirtió rápidamente en el centro líder de manufactura del algodón. Este fenómeno se dio también en otro tipo de oficios cualificados. Los trabajadores de la seda en Macclesfield se encaminaron a Paterson, Nueva Jersey, donde un tejedor de Macclesfield fue el pionero de la industria de la seda en 1840. Entre 1870 y 1893, unos quince mil ciudadanos simpatizantes decidieron seguirle e instalarse allí. Del mismo modo acaudalados ceramistas se dirigieron directamente a East Liverpool, Ohio, donde, en 1841, cuatro hermanos Derbyshire construyeron el primer horno de la ciudad. El primer tejedor de alfombras de Kilmarnock había llegado a la ciudad industrial de Connecticut, procedente de Thompsonville; hacía ya mucho tiempo, en 1825, sus sucesores la convirtieron en un poderososo emporio escocés. La minería también desarrolló distintos patrones de asentamiento; los obreros procedentes de Escocia y Durham se dirigían principalmente a Illinois mientras que los galeses preferían Pensilvania. Los inmigrantes de las minas de Cornwall se esparcieron en un rango más amplio de terreno. «Si quieres ver a nuestros mineros de Cornwall», comentaban a un visitante americano, en 1881, «debes ir a Pensilvania, al Lago Superior, a Nevada, encontrarás muy pocos de ellos en Cornwall». Después de 1830, aproximadamente, las colonias de Cornwall crecieron en donde-

[16] MacDonald, *op. cit.*, pp. 254-255.

quiera que estuviesen los centros mineros de Estados Unidos y Canadá: las regiones mineras por excelencia en Illinois y Wisconsin, las zonas de extracción de hierro y cobre en Michigan, la zona norte de la península de Ontario, la rica región cuprífera de Butte en Montana, y las explotaciones auríferas de California y del río Fraser en la Columbia Británica. «Los primos Jacks» *(Cousin Jacks)*, como se les solía llamar, se agrupaban también en un gran número de campamentos mineros situados en las Rocosas, las Sierras altas y el suroeste de los desiertos. Allí permanecían perforando, dinamitando y excavando en lugares con reputación de violentos y disolutos como Virginia City (Nevada), Deadwood (Dakota del Sur) y Tombstone (Arizona). Los hombres de Cornwall llegaron a ser tan ubicuos a lo largo de la frontera minera que se decía que afirmaban, que allí donde hubiese un agujero en América, podría encontrarse un primo Jack en su fondo [17].

Las ciudades que fueron inundadas por cargamentos enteros de inmigrantes especializados británicos, eran a menudo muy similares a las que ellos habían abandonado. Esto era particularmente cierto en el caso de las ciudades pobladas por obreros textiles. Levantados de la cama a las seis de la mañana por el familiar sonido del silbato de la fábrica, los inmigrantes de Lancashire y Yorkshire contemplaban bosques de chimeneas, acres de fábricas de ladrillo y granito, e hileras de casas. Entre los husos y las lanzaderas se encontraban rodeados de viejos vecinos que hablaban dialectos familiares. Para ellos debió ser probablemente difícil darse cuenta de que ya no estaban en Inglaterra. Un nativo de Yorkshire que visitó Lawrence en 1880 encontró las fábricas repletas de reparadores de telares, clasificadores de lanas, gerentes y maquinaria de Bradford; muchos de los tenderos y taberneros también venían de allí. No es de extrañar que este visitante denominara a Lawrence el «Bradford de América». Cinco años más tarde el humorista Ben Brierley, que hablaba en dialecto de Lancashire, tuvo la misma experiencia cuando visitó Fall River y encontró una gran cantidad de tejedores e hilanderos de las ciudades industriales de Lancashire. Fall River, concluyó, era un bastión de la cultura de Lancashire, con inmigrantes que todavía daban rienda suelta a su pasión por el *football* y los recitales populares, y aún demostraban sus preferencias por los platos

[17] Berthoff, *op. cit.*, pp. 32-61, 74ff.

tradicionales como el *black pudding*, el *pork pie* (pastel de cerdo), los callos y el *cowheel*[18].

Siempre que los inmigrantes poseyeran las habilidades industriales que América precisaba en aquel momento, normalmente les resultaba fácil establecerse y vivir junto a los de su misma clase social en un entorno que no les era en absoluto desconocido. No siempre estaban satisfechos con sus nuevos trabajos pues aunque los salarios eran superiores en América, también lo eran las horas de trabajo y los accidentes. Además, en el Lejano Oeste, el calor y el polvo del subsuelo daban lugar a más casos de tisis (conocida familiarmente como *Miners Con*) de los que solían producirse en Gran Bretaña. Los mineros del carbón británicos hicieron escuchar sus quejas. Un minero de Gales del Sur que en el antiguo continente hubiese trabajado cincuenta y cuatro horas a la semana, encontraba a su llegada a Pensilvania en 1872 que los mineros de la hulla trabajaban entre sesenta y cien horas. Recibían un dólar extra a la semana, pero «no podían decir que sus condiciones de vida fuesen en absoluto mejores que las de los mineros británicos» debido al alto coste de la vida en América. Los obreros textiles, por su parte, se quejaban de la febril marcha de la industria americana. Además de trabajar más horas, sufrían mayor presión en el trabajo debido a que la maquinaria operaba a una mayor velocidad y debían, por tanto, atender a más telares de los que estaban acostumbrados en Inglaterra. «Mi trabajo requiere una constante concentración y rapidez de movimientos», declaraba, en 1872, un obrero inglés de una fábrica de alfombras en Massachusetts, «no hay descanso.» Otros se quejaban de la rudeza de los patronos americanos: «Yo siempre pensé que eran tiranos cuando estaba trabajando en casa», dijo un hilandero, «pero cambié de opinión cuando vine aquí. ...Allí siempre podíamos realizar una queja o ponernos en huelga, pero aquí... se nos tiene dicho que si no nos gusta esto podemos irnos». Para abreviar, los inmigrantes británicos descubrieron que los efectos deshumanizantes de la industrialización eran a veces peores en América de lo que lo habían sido en Inglaterra.

Pero para muchos inmigrantes el descubrimiento de que en América no había clase trabajadora industrial, en el sentido europeo del tér-

[18] *Ibidem*, pp. 35, 53-54; *Third Annual Report of the Massachusetts Bureau of Statistics of Labor, 1872* (Boston, 1872), pp. 388-400.

mino, justificó su decisión de abandonar el hogar. Se dieron cuenta de que los americanos no pretendían permanecer como asalariados indefinidamente y todavía menos que sus hijos siguiesen sus pasos. Además la mayor equidad social a la que se podía aspirar en América consistía en que los asalariados disfrutasen de una mejora de su estatus de vida. El inglés radical George Jacob Holyoake, viajando por América en 1880, se quedó atónito con el cambio que vio en los trabajadores inmigrantes:

> Ya no eran los mismos hombres... En Lancashire nunca entraría en sus cabezas el presentarme a sus patronos. Pero cuando fui a América me propusieron instantáneamente el presentarme al jefe como un «amigo suyo»... de una manera natural y confiada, como si un caballero hablase con otro caballero [19].

En las últimas décadas del siglo XIX entraron menos trabajadores cualificados en los Estados Unidos. La mecanización y la mejora de los métodos de producción permitió a la industria americana la admisión de mano de obra más barata, no cualificada, procedente del sureste europeo. En estas circunstancias los empresarios americanos fueron aún menos tolerantes con el apego británico a los sagrados métodos de trabajo de su antiguo país, así como con la pretendida tendencia británica a darse a la bebida, el absentismo y las huelgas. Los británicos empezaron a ser depuestos de una industria tras otra. En las fábricas textiles de Massachusetts, los ingleses, junto con los irlandeses, habían cedido el paso, en los 1890 a franceses, canadienses, sirios, griegos, italianos y portugueses. En 1910, se decía que mientras hubiese suficientes galeses en las minas de antracita de Pensilvania como para «levantar una gran Eisteddfod», no habría suficientes en las minas de bitumen del estado como para «organizar una reunión evangélica». Pero a medida que se estrechaba el espectro de oportunidades para los inmigrantes cualificados, la proporción de obreros creció. Entre 1873 y 1918, los inmigrates británicos suponían tan sólo un cuarto del total de inmigrantes en Estados Unidos. Víctimas de la miseria urbana en su propia casa, estas gentes debían sostener una dura lucha para conseguir establecerse, dán-

[19] G. J. Holyoake, *Among the Americans* (Chicago, 1881), pp. 219-220, cited in Berthoff, *op. cit.*, p. 129.

dose cuenta de que eran otras las nacionalidades preferidas para la obtención de derechos. Los oficinistas y los libreros también encontraron limitadas demandas de sus talentos. Pero tal fue el alcance del desarrollo en Estados Unidos y, después de 1900 en Canadá, que la mayor parte de las cosas parecían ir bien y prosperar. A todos ellos se les iba a encontrar, en una gran proporción, en los trabajos mejor pagados [20].

Tan sólo podemos hacer conjeturas sobre el éxito económico y social de los inmigrantes británicos como grupo. Pero muchos de aquellos que fueron desplazados de las minas, las fábricas y las factorías por la introducción de las máquinas y la mano de obra barata no cualificada, se establecieron en puestos de dirección y superintendencia. Además, los inmigrantes británicos y sus hijos avanzaban hacia las ocupaciones burocráticas y los empleos profesionales más rápidamente que otros grupos. Un pequeño puñado de ellos incluso ejemplificaba el tópico del salto a la riqueza popularizado en las novelas de Horatio Alger Jr., que hablaban sobre muchachos de orígenes humildes que llegaban a alcanzar la fama con valor y perseverancia. El ejemplo clásico era el de Andrew Carnegie, el hijo de un tejedor de Dunfermline que fue un activista en las peticiones Chartistas de reforma democrática. Carnegie vino a América con sus padres en 1848, cuando tenía trece años; tras trabajar como muchacho encargado del carrete en una fábrica de algodón de Pensilvania y como operador de telégrafos en el ferrocarril, avanzó rápidamente hasta convertirse en superintendente de división de la Pennsylvania Railroad. En 1865, centró su atención en la creciente industria del hierro y unos años más tarde, ya millonario, en la construcción de acero. Aunque fue un autodidacta y carecía de ningún tipo de conocimientos de ingeniería y tecnología, Carnegie fue rápido en captar el significado de los nuevos métodos Bessemer de producción masiva de acero y en entender cómo podrían éstos aplicarse a la dirección y la contabilidad del ferrocarril. Gracias a este genio para los negocios, a su implacabilidad con los competidores y los sindicatos y a su visión en la elección de colaboradores eficaces, fue capaz de crear un enorme monopolio vertical, uniendo minas de carbón, depósitos de hierro, barcos de mena, ferrocarriles y hornos de coque, y llegar a convertirse en la figura dominante de la industria del acero

[20] Berthoff, *op. cit.*, pp. 34, 58, 65-67, 86-87, 118.

americano y uno de los hombres más ricos del mundo. En 1901, después de que su compañía se fundiese a otras para formar la United States Steel Corporation, Carnegie se retiró para dedicarse a la filantropía. Regaló cuantiosas sumas de dinero para fundar bibliotecas e instituciones educativas y para crear compañías y fundaciones que apoyasen la investigación científica, las humanidades y las relaciones internacionales. En su retiro, disfrutaba de la amistad de hombres famosos como Gladstone, Theodore Roosevelt y Mark Twain. Además se convirtió en el orgulloso propietario de un castillo en su nativa Escocia.

Aunque los espectaculares logros de Carnegie fueron verdaderamente únicos, otros inmigrantes británicos también ascendieron desde la pobreza casi absoluta hasta el grado de ricos hombres de negocios. Robert Watchorn (1858-1945), que había comenzado a trabajar en una mina de carbón de Derbyshire a la edad de diez años, tras emigrar a Pensilvania se convirtió sucesivamente en funcionario de sindicato, inspector de fábrica y funcionario federal de inmigración, para posteriormente crecer hasta llegar a ser un multimillonario del aceite californiano y también un filántropo [21]. John Percival Jones (1830-1908) hizo una fortuna en una mina de plata de Nevada. John Henry Puleston (1830-1908), miembro de una familia galesa de antiguo linaje pero recursos limitados, abandonó su carrera de medicina en Londres para emigrar a los Estados Unidos en 1855. Tras un difícil comienzo como periodista en Nueva York, se convirtió en coronel en la Guerra Civil y posteriormente en avezado financiero, antes de regresar a Londres como socio de una rama del importante Jay Cooke's Philadelphia Banking House. Finalmente, fue elegido miembro del Parlamento. En otros niveles de éxito, de alguna manera inferiores pero todavía significativos, los empresarios británicos que habían comenzado como mano de obra cualificada, escalaron puestos hasta llegar a ser importantes entre las nuevas industrias americanas con presupuestos relativamente más modestos. De este modo en las crecientes industrias de locomoción, de hierro y recambios de maquinarias de Paterson, Nueva Jersey, casi todas las empresas líderes pasaron a ser propiedad de inmigrantes británicos (espe-

[21] J. F. Wall, *Andrew Carnegie* (New York, 1970); H. F. West, ed., *The Autobiography of Robert Watchorn* (Oklahoma City, 1958).

cialmente de Lancashire) que habían comenzado como artesanos o mecánicos [22]. Para los inmigrantes escoceses la sección de almacén y ultramarinos constituía la vía favorita para la obtención de riqueza. Entre aquellos que se trasladaron al nuevo continente estaban David Nicholson y Dugald Crawford en St. Louis, Adam Borthwick en Buffalo y Robert Dey en Syracusa, todos ellos nacidos en Escocia en ambientes con distintos grados de pobreza [23].

Para ser justos, muchos empresarios inmigrantes británicos tenían en común con la mayoría de sus semejantes americanos un origen acomodado e incluso pudiente. Éste fue el caso de ese grupo de escoceses comerciantes, banqueros y capitalistas que consiguieron un claro dominio en la vida económica de Canadá y las Provincias Marítimas. Todo esto provenía ya de la época de la Revolución Americana, cuando cientos de comerciantes escoceses trasladaron sus operaciones desde Virginia y Nueva York hasta el norte de Canadá, Nueva Escocia y Nuevo Brunswick. Inmersos en esta corriente se encontraban personajes como Simon McTavish, «el rey sin corona del comercio de pieles de Montreal», James Dunlop, que llegó a ser el máximo poseedor de barcos y tierras y el líder en exportación en Montreal, y William Forsyth, que adquirió una posición equivalente en Halifax. Una generación posterior de escoceses tomó la voz cantante en la fundación de los primeros bancos canadienses, el Banco de Montreal (1817) y el Banco de New Brunswick (1820). Durante el resto del siglo la influencia escocesa en el comercio, la banca y las compañías de seguros canadienses se ha mantenido fuerte y distinguiéndose especialmente en la construcción del ferrocarril transcontinental. Dos financieros de Montreal de origen escocés fueron los responsables de la finalización del trazado del ferrocarril de la Canadian Pacific Railroad en 1885: Donald Alexander Smith (1820-1914), posterior Lord Strathcona, y Mount Royal y su primo, George Stephen (1829-1921), posterior Lord Mountstephen. Además otros dos escoceses, Sir William Mackenzie (1849-1923) y Sir

[22] *BDAC*, p. 1138; *DWB*, p. 818; H. Gutman, «The Reality of the Rags-to-Riches Myth: The Case of the Paterson, New Jersey, Locomotive, Iron and Machinery Manufacturers, 1830-1880», in S. Thernstrom and R. Sennett, eds., *Nineteenth-Century Cities: Essays in the New Urban History* (New Haven, 1969), pp. 98-122.

[23] B. Aspinwall, «The Scots in the United States», in R. A. Cage, ed., *The Scots Abroad: Labor, Capital, Enterprise* (London, 1985), pp. 80-110.

Donald Mann (1853-1924), organizaron y construyeron el ferrocarril rival del anterior: el Canadian Nothern Railroad. En el mundo de la prensa canadiense, George Brown, nacido en Edimburgo (1818-1880), fundó el influyente *Toronto Globe* en 1844, y combinó su editorial con un puesto en el Parlamento canadiense. Otros relevantes editores escoceses son: John Ross Roberstson del *Toronto Telegraph*, P. D. Ross del *Ottawa Journal*, Hugh Graham del *Montreal Star* y J. J. Stewart del *Halifax Herald*[24].

El legado escocés en la política canadiense ha sido probablemente más importante. Escoceses radicales como William Lyon Mackenzie (1795-1861), que dirigió la rebelión de 1837 en Canadá del Norte, y Robert Fleming Gourlay jugaron un papel esencial en el movimiento en pos de un gobierno responsasble. Sir John Alexander Macdonald (1825-1891) fue el principal arquitecto de la Confederación Canadiense en 1867, y se convirtió en el primer Primer Ministro del Territorio (Dominion) de Canadá. La generación posterior a la de 1867 también tuvo un gobierno encabezado por escoceses, el Partido Conservador de Macdonald se alternaba con el Liberal de Alexander Mackenzie (1822-1892). En las provincias canadienses, los escoceses también ostentaron muchos cargos dirigentes. A finales del siglo XIX, Ontario, New Brunswick, la Isla Prince Edward y Nueva Escocia tuvieron todas, en algún momento, a escoceses en los puestos de primer ministro. Y cuando Alberta y Saskatchewan consiguieron el estatus de provincia en 1905, sus primeros máximos dirigentes fueron también escoceses[25].

Los inmigrantes británicos y el sindicalismo americano

Los inmigrantes británicos jugaron un importante papel en el desarrollo del sindicalismo americano. Junto con los irlandeses, que habían adquirido experiencia en Inglaterra y Escocia, constituían una parte sustancial de los funcionarios y organizadores de los sindicatos, especialmente en las minas de carbón, hierro y acero y en las fábricas

[24] Sydney and O. Checkland, *Industry and Ethos*, pp. 157-158; D. S. MacMillan, «Scottish Enterprise and Influences in Canada, 1620-1900», in CAGE, *op. cit.*, pp. 46-79.

[25] A. M. MacLaren Evans, «The Scot as Politician», in W. S. Reid, ed., *The Scotish Tradition in Canada* (Toronto, 1976), pp. 273-301.

textiles. Habían sido ya miembros de los sindicatos en sus antiguos países y en algunos casos hasta agitadores experimentados, por tanto estaban muy cualificados para llevar las riendas del movimiento obrero en América. De este modo en St. Louis en 1861, dos inmigrantes mineros, Daniel Weaver de Staffordshire y Thomas Lloyd de Gales, ambos antiguos cartistas, fundaron la Asociación Americana de Mineros, la primera organización nacional de su clase. Su líder más importante durante la década de la Guerra Civil fue John Hinchcliffe de Bradford en el West Riding de Yorkshire. Emigró en 1897 a Illinois y pasó sus primeros años como comerciante, pero posteriormente se convirtió en abogado y editor de un periódico de Belleville. Entonces, tras un largo período como influyente editor del periódico de la Asociación de Mineros, *The Weekly Miner*, fue sustituido por un rival galés, William Bowen, y pasó a ser el tesorero del National Labour Union. A principios de la década de 1870, dos mineros escoceses estuvieron también involucrados en la formación de otra organización minera americana, la Miners National Union. Uno de ellos, Daniel McLaughlin, había emigrado siendo ya primer lugarteniente del más famoso líder minero, Alexander Macdonald; el otro, John James, también antiguo colaborador cercano de Macdonald, fue el encargado de escribir la constitución de la recién fundada unión. Los inmigrantes británicos también controlaron el liderazgo de la United Mine Workers of America, durante un tiempo, tras su formación en 1890. Su primer presidente, John Rae, era escocés, y su primer tesorero, Robert Watchorn (nombrado por el anterior), había sido miembro de las Uniones Mineras de Derbyshire y Nottinghamshire [26].

Igualmente adiestrado en el sindicalismo británico, encontramos a John Jarret, un galés pudelador de hierro, que tras emigrar a los Estados Unidos en 1872, llegó a ser sucesivamente vice-presidente de la organización Sons of Vulcan y el presidente de la Amalgamated Association of Iron and Steel Workers. En los primeros sindicatos textiles descolló como líder Robert Howard, que comenzó a trabajar a la edad de ocho años en una fábrica de seda de Macclesfield y llegó a ser pre-

[26] C. K. Yearley, Jr., *Britons in American Labor: A History of the Influence of the United Kingdom Immigrants on American Labor, 1820-1914* (Baltimore, 1957), pp. 33-34, 85, 123-141.

sidente de la Spinners Union (Unión de Hilanderos) de su antiguo país, antes de emigrar a Fall River, Massachusetts, en 1874, donde se convirtió, por último, en funcionario de la National Cotton Spinners Union. En contraste, el más conocido líder sindicalista, también inmigrante británico, Samuel Gompers, nació en Londres en 1850 y se trasladó a América siendo un muchacho de trece años de edad. Fue un miembro importante de la Cigarmakers Union y posteriormente, en 1886, presidente de la recién formada American Federation of Labor. Consiguió renovar este puesto (que suponía el liderazgo de todo el movimiento laborista americano) todos los años que se presentó, menos uno. Murió en 1924, ostentando este mismo cargo.

Algunos sindicalistas de origen británico, especialmente en la minería, se involucraron en la política del estado. Desde puestos de legislación, lucharon por la transición a unas leyes con mayor seguridad laboral. Entre los elegidos para la legislatura del estado de Illinois estaban por ejemplo Hinchcliffe, McLaughlin, y dos antiguos mineros de Inglaterra, William Scaife y el «padre de las leyes mineras en Illinois», Walter Rutledge. Habían luchado por una legislación (la mayor parte basada en modelos británicos) que amparase los seguros de accidentes laborales, por tanto, normalmente se les encargaba también la tarea de hacer cumplir las leyes laborales. De este modo en Illinois, más de veinte de los veinticuatro inspectores de minas nombrados entre 1883 y 1900, habían sido originariamente mineros británicos, entre ellos Walter Rutledge. El primer inspector de minas de Ohio, nombrado en 1874, fue Andrew Roy, minero escocés también conocido como historiador de la minería americana [27].

Sería, sin embargo, incorrecto suponer que todos los inmigrantes británicos en Estados Unidos hayan sido simpatizantes del laborismo. Andrew Carnegie, por ejemplo, era justo lo contrario, a pesar de la tradición Chartista de su familia. Aunque se encontraba en Escocia cuando, en 1872, se produjo una encarnizada huelga contra las reducciones de los salarios en las fábricas de acero de Homestead (cerca de Pittsburgh), fue responsable del duro trato que recibieron los huelguistas. Terminó contratando detectives armados, en un sangriento pero vano

[27] *Ibidem*, pp. 140-141; A. Z. Gottlieb, «Immigration of British Coal Miners to the U.S.A. in the Civil War Decade», *IRSH*, 23 (1978), p. 375.

intento de desalojar a los huelguistas de la planta. Irónicamente, fue Allan Pinkerton (1819-1884), un antiguo amigo suyo escocés (también con pasado Chartista), el que había fundado la agencia de detectives que proporcionó los hombres encargados de reventar la huelga. Este último, tras establecerse en Illinois en la década de 1840, volvió a fundar una agencia de detectives, la primera en los Estados Unidos. Tras resolver unos cuantos robos en trenes y expresos y organizar un departamento de servicios secretos para el ejército de la Unión durante la Guerra Civil, su agencia se especializó en una variedad de campos detectivescos pero llegó a ser famosa por las infiltraciones y minado de los sindicatos.

Instituciones de emigrantes

Al ser los británicos culturalmente semejantes a las clases dominantes de los Estados Unidos y Canadá y al estar muy bien representados en las profesiones cualificadas (que eran las mejor pagadas) fueron mejor aceptados por la población indígena que ningún otro grupo de inmigrantes. La mayor parte eran vistos como iguales (excepto los galeses). Al no tener que enfrentarse con barreras lingüísticas sentían menor necesidad de establecer una vida institucional separada donde mantener su identidad y preservar sus costumbres. Por tanto no hicieron ningún esfuerzo por fundar sus propias iglesias: no había necesidad de hacer eso en tanto todas las denominaciones y ramas de la iglesia inglesa tenían una contrapartida en América que practicaba un mismo culto y celebraba idénticos oficios. Además, como los periódicos americanos eran fácilmente asequibles y comprensibles e incluso regularmente traían numerosas noticias de Inglaterra, no hubo apenas demanda de periódicos exclusivos para los lectores de origen inglés. Los que aparecieron, o bien no circularon lo suficiente, o bien no duraron demasiado; el *Albion* (1822-1876) pertenece al primer grupo, y el *Emigrant and Old Countryman* (1833-1840) y el *Anglo American* (1847-1897) al segundo.

Los inmigrantes ingleses trasladaron con cierto éxito las casas fraternales y las sociedades benéficas que habían conocido en Inglaterra; los Oddfellows, en concreto, llegaron a establecerse permanentemente en los Estados Unidos y agrupar a numerosos socios. Pero como a los

nativos americanos les estuvo siempre permitida la inscripción, muy pronto perdieron su antiguo carácter inglés [28]. Las Sociedades de San Jorge (St. George's Societies) fundadas en Nueva York y en otras ciudades del Este, consistían en pequeñas reuniones de comerciantes y profesionales que no tenían otro cometido que el de celebrar cenas anuales en honor del santo patrón de Inglaterra.

Los escoceses mantuvieron un fuerte sentido de separación cultural, normalmente eran muy reacios a que se les considerase «simples británicos»; no es extraño, por tanto, que tuviesen una mayor tendencia que los ingleses a establecer instituciones sociales autónomas. Entre ellos, el gaélico de las Tierras Altas era el lenguaje que proporcionaba la cohesión cultural. Todavía en 1930, el gaélico se hablaba en los asentamientos de Carolina del Norte y se mantuvo como lenguaje de culto incluso hasta más tarde. En los enclaves de habla gaélica de Canadá y las Provincias Marítimas, especialmente en Cabo Bretón, este idioma fue conservado incluso más tenazmente. Sin embargo, para muchos angloparlantes, la religión escocesa significaba un lazo todavía más perdurable. Es generalmente cierto que la parte de los inmigrantes escoceses que se convirtió en católica y episcopal, perdiese su identidad en las parroquias irlandesas y americanas respectivamente. Pero, los mucho más numerosos presbiterianos no se sentían como en su casa en las iglesias presbiterianas americanas y se encontraban descuidados doctrinalmente. En concreto en Nueva Inglaterra, insistieron en construir iglesias separadas donde practicar su propia y austera rama calvinista, que se adhirió estrictamente a la Confesión de Westminster. Mientras, tanto en Estados Unidos como en Canadá aparecieron una multitud de sociedades caritativas y festivas. La primera que apareció en el panorama fue la Scots Charitable Society of Boston, fundada ya en el temprano año de 1657. La primera de las muchas St. Andrews Societies que ahora existen se fundó en Nueva York, pero sus cenas anuales del 30 de noviembre fueron suspendidas ya que siempre se veían eclipsadas por las cenas en honor de Burns, celebradas el 25 de enero, día del cumpleaños de Robert Burns, el poeta nacional escocés. Los inmigrantes escoceses también tenían sus propios periódicos y publicaciones periódicas; el mejor conocido era el *The Scottish-American*

[28] Berthoff, *op. cit.*, pp. 154-164; Erickson, «English», *HEAEG*, pp. 332-334.

Journal, que fue publicado en Nueva York desde 1857 hasta 1919, y llegó a tener una tirada máxima de quince mil ejemplares. Durante el segundo tercio del siglo XIX, los escoceses establecieron cientos de *Caledonian clubs* que organizaban juegos tradicionales de las Tierras Altas; no sólo eventos atléticos o de acción sino también concursos de gaita y de baile tradicional. Pero los juegos llegaron a ser tan populares entre los americanos y los canadienses como lo eran entre los escoceses, y las competiciones pronto se abrieron a todos, aunque en este proceso de apertura, algunas competiciones típicamente escocesas como la denominada *tossing the caber*, fueron poco a poco abandonadas. El juego escocés del *curling*, una rudimentaria variante del hockey sobre hielo, introducida por primera vez en América del Norte, en Montreal en 1807, se jugaba en muchos asentamientos escoceses pero nunca tuvo mucha popularidad. El golf, por el contrario, introducido por los escoceses (quienes, en 1887, fundaron el primer club americano en Yonkers, Nueva York) rápidamente se convirtió en el deporte de la clase adinerada americana [29].

Dado que la mayoría de los inmigrantes galeses hablaba galés, este grupo étnico se ciñó a los patrones clásicos de conducta, desarrollando una vida institucional separada del resto. Las capillas con denominación galesa, los periódicos en lengua galesa o los festivales de canción galesa y los *eisteddfodau*, fueron sólo algunas de las características de las vida inmigrante galesa, que se mantuvieron vivas a lo largo del siglo XIX y en algunos lugares incluso a lo largo del XX. Éste es el caso de una editorial de lengua galesa. *Utica*, en Nueva York, la capital cultural de la América galesa, publicaba libros en galés, panfletos, himnos, tratados y memorándums teológicos, además de publicaciones periódicas. Cada institución religiosa galesa publicaba una revista mensual, la más vieja de ellas y la que más ha durado es la metodista calvinista titulada *Y Cyfaill or Hen Wlad* (El Amigo del Viejo País), fundada en 1838. De una docena de periódicos semanales, el que tuvo más éxito fue *Y Drych* (The Mirror) que comenzó en 1851, y aún hoy se sigue publicando, aunque sólo conserve una columna en galés.

La religión era la esfera donde los galeses parecían encontrar su forma de expresión más particular. Aunque en Gales había minoría,

[29] *Ibidem*, pp. 127, 152-153, 156-158, 166-170; G. Donaldson, «Scots», *HEAEG*, pp. 914-916.

nada despreciable, que estaba inscrita en la Iglesia de Inglaterra, la gran masa eran inconformistas o disidentes. Las sectas a las que pertenecían, sin embargo, se habían creado todas en Inglaterra y allí permanecieron siempre indistinguibles de la política y la doctrina de las iglesias oficiales de las que se habían desgajado. La única diferencia, desde luego, entre los baptistas galeses, los congregacionalistas o los metodistas de Wesleyan y su contrapartidas inglesas, consistía en que los primeros usaban la lengua galesa en las homilías. Tampoco pudieron los calvinistas metodistas (la única secta propiamente de Gales) exigir un cuerpo de creencia distintivo o un sistema de gobierno propio de sus iglesias; la lengua, realmente, era lo único que les separaba de los presbiterianos.

Para muchos inmigrantes galeses el uso de su antigua lengua era parte integrante de sus creencias religiosas y por tanto estaban realmente empeñados en conservarla en sus nuevos hogares. Ya en 1839, había cuarenta y seis iglesias galesas en los Estados Unidos, a finales de siglo casi quinientas, más o menos igualmente repartidas entre calvinistas metodistas, congregacionalistas y baptistas. Tomando nombres como Bethania, Peniel, Rehoboth y Bethel, las capillas galesas trajeron un sabor de Viejo Testamento a las áreas de los asentamientos galeses. En los enclaves más pequeños, sin embargo, la carencia de feligreses impedía la posibilidad de que cada secta pudiese soportar los gastos de una iglesia propia. Ésta fue la razón de la aparición de las *union churches* (iglesias unidas), cuyas congregaciones consistían en personas de diferentes creencias unidas por un común deseo de oficiar en la misma lengua. Este hecho no fue, sin embargo, prueba del mantenimiento del poder de la religión. En efecto, el historiador de la comunidad baptista de Denver, Colorado, resaltó el hecho de que

> algunos se convirtieron en miembros de iglesias inglesas, otros se unieron a los metodistas calvinistas galeses y varios se desviaron al ateísmo.

La pérdida de fe fue, en efecto, un resultado de la migración que constituía un fenómeno bastante frecuente. La gente de Gales que visitaba las esparcidas fronteras de las comunidades galesas se sorprendían a menudo por la situación de abandono de la religión a que había conducido la carencia de clérigos. En algunos lugares, sin embargo,

la religión no se moría tanto por esta carencia de líderes religiosos como por un rechazo consciente. Un visitante de la colonia galesa de Cambria, Wisconsin, en 1898, señaló que la razón que normalmente se daba al declive de las iglesias galesas, que entonces ya comenzaba a ser aparente, era que la conservación del idioma galés en los oficios alienaba a la segunda generación de inmigrantes que ya no lo hablaban. Pero el lenguaje constituía a menudo un pretexto para justificar el escepticismo religioso y para dar rienda al deseo de romper con una atmósfera religiosa que algunos encontraron rígida e insatisfactoria [30].

Ajustes culturales: ingleses, galeses y escoceses

Al comienzo del siglo xx los inmigrantes británicos se habían americanizado por completo. Los recuerdos de su viejo país se desvanecían y con la caída del flujo de inmigración, había cada vez menos recién llegados con los que participar de una vida institucional separada. El proceso por el cual se establecían sociedades de amistad y casas fraternales de origen inglés, perdió por completo su orientación étnica. En el contexto americano las formas de hablar típicas de los lancastrians, geordies, cockneys, cornishmen y de los escoceses comenzaron a desvanecerse y fueron cubriéndose con los giros y entonaciones americanas. En las comunidades galesas la segunda generación creció hablando inglés. Además, a juzgar por los calurosos debates sobre la conservación del idioma en la prensa galesa-americana, incluso había galeses que se mostraban indiferentes hacia su legado cultural y que asumían el «acento yanqui» desde el mismo momento que bajaban del barco. La mayoría de las iglesias galesas se convirtieron en inglesas sobre 1910, y por tanto perdieron su identidad. Incluso el característico *eisteddfodau* galés se había perdido: los solistas normalmente cantaban en inglés y los competidores debían incluir cánticos irlandeses y polacos. De un modo similar el gran culto, ampliamente comercializado, hacia los clanes y tartanes escoceses se dirigía no sólo a los mismos escoceses sino a gente que no tenía ningún ancestro escocés.

[30] A. Conway, «Welsh», *HEAEG*, pp. 1014-1017; M. A. Jones, «From the Old Country to the New: The Welsh in Nineteenth Century America», *FHSCP*, 27 (1975-1976), pp. 85-100.

La separación étnica por lugares de residencia que hasta entonces había venido existiendo había desaparecido. Como ejemplo se puede mencionar a la ciudad de Columbus, Ohio, donde los galeses se habían agrupado inicialmente en vecindarios, apodados como Welshburg y Jonesborough. En 1913, un investigador encontró que se hallaban esparcidos a lo largo de la ciudad.

Los casamientos entre miembros de la comunidad británica e individuos pertenecientes a otros grupos, constituían un hecho habitual, cuya frecuencia aumentaba de generación en generación. A comienzos del siglo xx, de la totalidad de residentes ingleses en la ciudad de Nueva York, tan sólo el 45 por ciento contrajo matrimonio con personas pertenecientes a su mismo grupo y en la generación posterior, la cantidad apenas ascendía al 17 por ciento. Entre los galeses residentes en Columbus, las proporciones en 1913 resultaban aún más bajas: 38,8 por ciento y 10,8 por ciento, respectivamente.

Pero he aquí que una de las cuestiones en las que los británicos se mostraban dubitativos era la adquisición de la nacionalidad del país en el que residían. No compartían la ansiedad que mostraban la mayor parte de los inmigrantes por adquirir la nacionalidad norteamericana. Orgullosos de ser británicos, eran conscientes de que provenían del corazón del imperio más poderoso del mundo y de hallarse en un país que, a pesar de su rápido desarrollo, había sido una colonia británica. Bajo su punto de vista —en ocasiones expresado abiertamente— su vertiginoso crecimiento estaba estrechamente relacionado con esta circunstancia. Algunos británicos no veían contradicción alguna en el hecho de considerar América como un lugar en el que trabajar y hacer dinero. No veían la necesidad de convertirse en ciudadanos americanos y se irritaban cuando se les presionaba en este sentido. «Cuando un americano reside en Gran Bretaña, no se le acosa para que se convierta en un súbdito británico», expresaba un caballero inglés en 1915, «por consiguiente, ¿por qué razón un inglés habría de ser importunado para que se convirtiese en ciudadano americano?».

Para muchos, la raíz del problema residía en el hecho de que todos aquellos que optaran a la nacionalización no solamente tenían que jurar la Constitución americana, sino que, al mismo tiempo, tenían que rechazar sus lealtades anteriores. Esta cuestión no supuso ningún problema para los emigrantes que no se encontraban estrechamente ligados a la corona, pero constituía un importante impedimento para

aquellos británicos cuyo apego a su tierra natal se expresaba, a menudo, por medio de un gran fervor monárquico. Los dos jubileos de la reina Victoria, que tuvieron lugar en 1887 y 1897, produjeron una verdadera explosión de lealtad hacia la corona por parte de los británicos residentes en América —incluso de los galeses, que en ocasiones se habían enfrentado a la monarquía—. Esta lealtad de carácter residual, conjuntamente con cierta reluctancia a sentirse implicados en los conflictos armados en los que pudieran involucrarse los Estados Unidos —hay que tener en cuenta que durante mucho tiempo, Gran Bretaña fue el enemigo potencial número uno— hizo que los inmigrantes británicos se mostraran poco decididos a adquirir la ciudadanía americana. John Spargo, el escritor nacido en Cornwall que se convirtió en una figura prominente del Partido Socialista Americano, redactó en 1908, un agrio informe que daba cuenta de todos los obstáculos que había tenido que superar para adquirir la nacionalidad. En un principio, el funcionario encargado del asunto, sobre quien pesaba una acusación de fraude electoral aún no resuelta, le trató de forma insolente. Posteriormente, su disgusto aumentó cuando supo que había tenido que esperar a que aquél atendiera a otras personas que habían sido enviadas por ciertos políticos que pretendían obtener sus votos. Teniendo que contestar preguntas sobre cuestiones tales como la poligamia y el anarquismo, Spargo se preguntaba si el cambio de nacionalidad iba a aportarle algún beneficio. ¿Acaso debería renunciar a la libertad británica para adquirir la nacionalidad de un país en el cual no puedo leer los libros que me apetezca? —se decía—. Finalmente se decidió a terminar el proceso, pero mostraba sus simpatías con la actitud de un escocés entrado en años, que la semana anterior había devuelto su certificado de naturalización con genuino desprecio, exclamando: «Aquí tenéis este papel. No lo quiero para nada. Estoy harto de ver hasta qué punto la corrupción y el favoritismo se han adueñado de este país. No tengo ninguna intención de convertirme en ciudadano de una nación en la que la justicia simplemente no existe».

Lo cierto es que los británicos no siempre se encontraban a gusto con su condición de inmigrantes. «No nos sentimos extranjeros», afirmaba un súbdito de la Corona afincado en América. Por consiguiente, no se mostraban demasiado dispuestos a renunciar a las viejas costumbres para adquirir otras. Incluso en un país cuya cultura se asemejaba

sobremanera a la inglesa, les resultaba difícil reprimir la nostalgia por el lugar en donde habían venido al mundo.

Nota sobre «Red Scare»: Dicha expresión denota la «epidemia» de miedo histérico al radicalismo extranjero y a la revolución que atenazó a los Estados Unidos durante los años 1919 y 1920.

IX

BRITÁNICOS EN LATINOAMÉRICA, 1810-1915

América Latina y la competencia por captar inmigrantes

Al igual que otros países recientemente independizados y escasamente poblados, las repúblicas latinoamericanas intentaron, en el transcurso del siglo XIX, activar la inmigración y promover los asentamientos en las tierras desocupadas. Por medio de concesiones de tierra y otros incentivos, así como extensas campañas publicitarias, en los últimos tiempos habían tenido éxito atrayendo a millones de europeos continentales, fundamentalmente italianos, españoles, portugueses, alemanes y eslavos, así como un número considerable de japoneses. Pero sus esfuerzos por atraer emigrantes británicos produjeron pobres resultados. Sólo en los casos de Argentina y Brasil, la emigración británica resultó estadísticamente significativa, e incluso en aquellos dos países, su número resulta relativamente limitado. En Argentina, que había estimulado la emigración desde el momento en que se independizó de España en 1810, y que muy pronto se convirtió en un mercado importante para las firmas británicas, los naturales de Gran Bretaña nunca llegaron a superar el 3 por ciento de la emigración anual y tan sólo representaban el 1 por ciento de los 6 millones de inmigrantes que llegaron durante el período de la inmigración masiva, que va de 1857 a 1915. En Brasil, la proporción era aún menor: los británicos tan sólo sumaban 23.745 (0,06 por ciento) de los 4.158.717 inmigrantes que llegaron con anterioridad al año 1939. Incluso hay que tener en cuenta que estas cifras están infladas, puesto que tanto Argentina como Brasil al igual que otros países latinoamericanos en lo que respecta a este

tema, incluían a los inmigrantes irlandeses en el cómputo total de ciudadanos británicos [1].

No resulta sorprendente que Latinoamérica tuviera un atractivo menor para los británicos. En los tiempos de la colonia española y portuguesa, la inmigración extranjera había sido prohibida y no habían existido contactos culturales y económicos con los habitantes de Gran Bretaña como para que se produjera un gran movimiento de población. La incertidumbre política y los levantamientos militares que caracterizaron los 50 años que siguieron a la independencia de Latinoamérica prolongaron su aislamiento y no favorecieron en modo alguno la inmigración masiva de europeos. Asimismo, existían pocas oportunidades para encontrar trabajo. Había pocas ciudades grandes y la industria estuvo escasamente desarrollada hasta las últimas décadas del siglo XIX; en lo que respecta a la agricultura, el sistema existente de grandes propiedades dejaba escasas posibilidades para la instalación de los pequeños granjeros. Por si esto fuera poco, los emigrantes británicos que se dirigían a Latinoamérica debían enfrentarse a barreras lingüísticas y religiosas que no existían ni en los Estados Unidos ni en el Canadá: la mera presencia en aquellos dos países de millones de habitantes de raza británica constituía un potente imán que atraía a sus compatriotas y colocaba a Latinoamérica en una posición de desventaja permanente. Asimismo, la distancia también era importante. Mientras que la ciudad de Liverpool se encuentra a 4.200 km de Quebec y 4.800 km de Nueva York, es preciso recorrer 8.480 km para alcanzar Río de Janeiro y 10.000 km para llegar a Buenos Aires. Esto significa que el viaje desde Gran Bretaña a Sudamérica era proporcionalmente más largo y más costoso y, además, los viajes eran menos frecuentes. Por otro lado, los gobiernos de los países latinoamericanos siempre estaban en desventajas en el empeño por atraer a emigrantes británicos por el hecho de que habitualmente les ofrecían tan sólo billetes baratos y alojamiento gratuito en los puertos de llegada por períodos de tiempo limitados, mientras que en Canadá y Australia a menudo les ofrecían transporte o tierra gratuitos y, en ocasiones, ambas cosas. Asi-

[1] M. R. Davie, *World Immigration: With Special Reference to the United States* (New Haven, 1949), pp. 447-451; E. Willems, *«Brazil»*, in Oscar Handlin, ed., *The Positive Contribution of Immigrants* (Paris, 1955), p. 121.

Caracas
VENEZUELA
GUYANA
SURINAM
GUYANA FRANCESA
COLOMBIA
ECUADOR
PERÚ
BRASIL
Recife
BOLIVIA
PARAGUAY
Belo Horizonte
Nova Lima
Antofagasta
São Paulo
Río de Janeiro
Santos
Asunción
Cananeia
CHILE
Porto Alegre
Coquimbo
URUGUA
Valparaiso
Buenos Aires
OCÉANO
PACÍFICO
OCÉANO
ATLÁNTICO
Valdivia
ARGENTINA
Bahía Blanca
Isla de CHILOÉ
Trelew
Islas MALVINAS

mismo, hay que tener en cuenta la hostilidad oficial británica hacia la emigración a América Latina. Las agencias gubernamentales, tales como la Comisión para las Tierras Coloniales y la Emigración nunca se cansaron de recordar a los posibles emigrantes a Sudamérica las características especiales del clima, poco familiares para los británicos, la existencia de epidemias recurrentes y la inestabilidad política. Asimismo, les advirtieron en contra de la participación en los numerosos proyectos de colonización agrícola promovidos por los gobiernos latinoamericanos, o bien, por propietarios individuales. Desafortunadamente, como veremos más adelante, estas advertencias estaban, en la mayoría de los casos, completamente justificadas [2].

Proyectos coloniales escoceses: Monte Grande, Topo y Poyais

En el transcurso del siglo XIX se realizaron muchos intentos de crear colonias agrícolas británicas en Latinoamérica. La mayor parte de ellas tuvieron una existencia muy corta y su historia, según un especialista, constituyen «una marca aún no batida de desastres continuos» [3]. Mientras que la mayoría estaban emplazadas en Argentina y Brasil, los tres primeros programas de colonización, todos ellos escoceses, estaban más dispersos: se trata de la colonia de Monte Grande de los Robertson, situada en Argentina; la colonia de la Asociación Agrícola Colombiana de Topo, en lo que hoy es Venezuela, y la colonia Poyais, de Gregor McGregor, situada en Centroamérica. Creadas en la década de 1820, estas tres colonias ejemplifican las dificultades que afectaban de manera general a las colonias agrícolas británicas. John Parish Robertson había sido cofundador de la primera colonia escocesa. Robertson, siendo un niño de 14 años, había estado presente en el Río de la Plata cuando las fuerzas británicas atacaron Buenos Aires infructuosamente en los años 1806-1807. Unos pocos años después, él y su hermano William, un director del Banco de Buenos Aires, fundaron un importante negocio para aprovechar las nuevas oportunidades comer-

[2] Davie, *op. cit.*, pp. 444-447; Fred H. Hitchens.

[3] D.C.M. Platt, «British agricultural colonization in Latin America, Part I», *IAEA*, Vol. XVIII, n.º 3 (Winter, 1964), p. 4.

ciales creadas por el colapso del monopolio comercial español. El líder de la nueva República Argentina, Bernardino Rivadavia, estaba especialmente interesado en promover la inmigración y, a comienzos de 1824, los hermanos Robertson firmaron un contrato con él que suponía el permiso para fundar una colonia en Monte Grande, municipio situado en un fértil distrito aproximadamente a 30 kilómetros de Buenos Aires. Posteriormente, los Robertson procedieron a instalar al menos a 200 familias europeas, a quienes el gobierno argentino les había prometido tierras, herramientas y el libre ejercicio de la religión protestante.

El primer grupo de pobladores, procedentes de los distritos granjeros del nordeste de Escocia, zarparon de Leith en mayo de 1825. En un principio, Monte Grande prosperó. Los pobladores ocuparon 16.000 acres de terreno en los cuales pacía el ganado y cultivaron árboles frutales y granos. Hacia 1828, la población había crecido, hasta alcanzar la cifra de 514 personas. Pero he aquí que las convulsiones políticas pronto resultaron fatales para la colonia. Tras la revolución de Lavalle, el nuevo gobierno argentino repudió el contrato que habían firmado con Rivadavia. Luego, en 1829, el movimiento secesionista de la Banda Oriental culminó en una guerra civil, en la cual Brasil intervino, poniéndose del lado de los rebeldes. El bloqueo brasileño del Río de la Plata arruinó el negocio de los Robertson, que fueron incapaces de continuar financiando la colonia, en la cual ya habían invertido la suma de 60.000 dólares. Esto ocasionó la disolución de la colonia y la partida de los pobladores bien hacia Buenos Aires, bien hacia los distritos rurales del interior del país [4].

La Asociación Agrícola Colombiana fue fundada por la firma londinense de Herring, Graham y Powles, una de las principales casas comerciales británicas que suministraban armas y realizaban grandes préstamos a Colombia durante sus años de lucha por la independencia, así como posteriormente. El propósito de la asociación consistía en colonizar 300.000 acres de terreno baldío, que habían sido garantizados por un gobierno colombiano extremadamente interesado en promover la inmigración con el propósito de desarrollar la agricultura y la minería.

[4] *Loc. cit.*, pp. 6-7; C. Grierson, *Colonia de Monte Grande, Provincia de Buenos Aires: Primera y única colonia formada por escoceses en la Argentina* (Buenos Aires, 1925).

Según un acuerdo firmado con el gobierno en noviembre de 1823, la asociación emprendió la tarea de colonizar su concesión con inmigrantes europeos a quienes se otorgó, o bien, se les permitió adquirir tierras, se les garantizó la exención del servicio militar y, asimismo, se les permitió el ejercicio privado, aunque no público, de religiones distintas al catolicismo. Se planificaron dos asentamientos en la parte de Colombia que pronto pasaría a convertirse en territorio de Venezuela: Gibraltar, cerca del lago Maracaibo, y Topo, al oeste de Caracas. Sin embargo, solamente Topo llegó a ser colonizada. Los primeros pobladores, que sumaban 198 personas, llegaron el 2 de diciembre de 1825. Se trataba de escoceses pobladores de las Tierras Altas, la mayor parte de ellos soldados desmovilizados, de religión presbiteriana y de lengua gaélica. La decisión de la asociación de reunir gente en Escocia para colonizar el nuevo territorio, se debió probablemente al hecho de que su jefe era Sir James Mackintosh (1765-1832), el famoso historiador y filósofo escocés que también era miembro del Parlamento. Los trabajos de selección fueron llevados a cabo por John Ross, un antiguo ministro de la iglesia de Escocia, que fue nombrado superintendente de la colonia de Topo [5].

Después de seis meses de trabajo, los colonos sólo alcanzaron a producir maíz y judías negras en escasas cantidades y resultaba evidente que Topo constituía un fracaso. Su suelo era demasiado pedregoso y árido para la práctica de la agricultura. Por si esto fuera poco, Ross resultó ser un líder muy débil y los pobladores que él mismo había escogido eran completamente incompetentes. El cónsul británico en Caracas, Sir Robert Kerr Porter, los describió en 1826 como

> un grupo de hombres inútiles, borrachos, la mayor parte de ellos tejedores y mecánicos. Escasamente diez de todos los hombres que constituían el grupo tenían alguna noción de agricultura [6].

La gota que colmó el vaso en lo que respecta a la asociación fue la quiebra y la muerte de sus principales valedores, León A. Goldsch-

[5] Platt, «British agricultural colonization ..., Part II», *IAEA,* Vol. XIX, n.º 1 (Summer, 1965), pp. 30-31.

[6] H. P. Rheinheimer, *Topo: the story of a Scottish colony near Caracas* (Edinburgh, 1988), pp. 115-116.

midt, seguida de la crisis del Banco de Londres de 1825-1826, un suceso que produjo el desencanto generalizado en Gran Bretaña en lo que respecta a Latinoamérica en general, y a Colombia en particular. Hacia finales de 1826, la compañía dejó de enviar suministros a los colonos y les abandonó a su propia suerte. Éstos experimentaron varios meses de grandes privaciones y ciertamente, habrían perecido de hambre, a no ser por la ayuda proporcionada por las autoridades locales y los 5.000 dólares con los que contribuyó el propio Bolívar. Algunos de los pobladores de Topo encontraron trabajo en Caracas, otros regresaron a su casa y los restantes fueron enviados a expensas del gobierno británico al Canadá. Llegaron allí en 1827, y se instalaron en tierras pertenecientes a la Compañía Canadiense de John Galt en Guelph, 60 kilómetros al oeste de Toronto, donde finalmente prosperaron [7].

La historia de la colonia de Poyais tuvo un final aún más desastroso. Su mentor fue Sir Gregor McGregor, un mercenario escocés que había jugado un papel importante en la victoria de Bolívar en la campaña de Venezuela en 1816-1819. En 1820, obtuvo de manos del rey de los indios mosquitos, un terreno de 182.000 km cuadrados que se extendía hacia el interior del territorio desde la desembocadura del Río Negro, situado en la frontera que divide los actuales estados de Honduras y Nicaragua. Había habido anteriores intentos de realizar asentamientos en la región, hechos, en primer lugar, por los británicos y, posteriormente, por los españoles, pero no quedaba nada de todo esto. Puesto que las montañas desde las cuales manaba el Río Negro estaban ocupadas por la tribu Poyer, de los indios mosquitos, se dio el nombre de Poyais a la propiedad de McGregor. Habiéndose proclamado a sí mismo «Gregor I, Príncipe Soberano del Estado Independiente de Poyais (...) y Cacique de la Nación Poyer», McGregor lanzó un empréstito de 200.000 libras en el mercado de dinero londinense y puso a la venta la tierra a la razón de 1 chelín por acre, en lo que él describía «su reino». Como resultado de la manía especulativa que rodeaba a todas las empresas relacionadas con Latinoamérica en aquellos tiempos,

[7] *Ibidem*, pp. 123-125; E. Vaughan, «The Guayrians at Guelph in Upper Canada. Scottish settlers for Canada from Venezuela. A bureaucratic problem, 1827», *Historic Guelph*, Vol. 18.

los inversores se precipitaron a suscribir el empréstito y cerca de 300 escoceses, fundamentalmente pobladores de las Tierras Altas, suscribieron la oferta. Entre febrero y agosto de 1823, partieron de Leith y Londres cuatro barcos de carga, pero cuando llegaron al Río Negro, los colonos comprobaron que habían sido engañados. Lejos de ser un «reino» floreciente, como describía McGregor en sus folletos publicitarios, Poyais no era otra cosa que una densa jungla. Para empeorar las cosas, el rey de los mosquitos quitó a McGregor la concesión de la tierra. Probablemente, la empresa habría fracasado de todas maneras, puesto que los emigrantes eran de la peor calaña posible. El supervisor del asentamiento de Poyais que los acompañaba en el transcurso del viaje, describió de la siguiente manera a sus camaradas colonos:

> Muchos de ellos se conducían de la forma más alborotadora, licenciosa y pendenciera posible de imaginar (...) Ciertamente, la mayor parte de los individuos de las clases más bajas conforman asimismo la clase de individuos más viciosos de la sociedad, pero aun así, difícilmente hubiera acertado a creer que todo el territorio escocés hubiese sido capaz de producir esta clase de vagabundos, holgazanes e inútiles [8].

McGregor, por su parte, no hizo ningún intento por abastecer a aquellos que en un principio había convencido para venir a sus tierras, sino que, por el contrario, los abandonó totalmente a su suerte. Como resultado de todo ello, una gran parte de estos pobladores desmoralizados murieron de fiebre y los supervivientes fueron evacuados por mar en dirección a la colonia británica de Belice. En total, murieron más de 200 emigrantes en el intento de colonizar Poyais y tan sólo 45 volvieron a Gran Bretaña. Muy pronto, el propio McGregor se declaró en bancarrota y, de vuelta en Sudamérica, persuadió al gobierno venezolano de que le restaurase su antiguo rango de general y le concediese una pensión. Se estableció en Caracas y murió allí en 1845 [9].

[8] A. Hasbrouck, «Gregor McGregor and the Colonization of Poyais», *HAHR*, VII (1927), pp. 438-459.

[9] *Ibidem*, p. 458.

El fracaso de la colonización agrícola inglesa

Hubieron de pasar cerca de 40 años antes de que los ingleses siguieran la ruta de los escoceses en un intento de fundar colonias agrícolas en Sudamérica. Sus esfuerzos, que abarcaron el período comprendido entre 1860 y 1930, y se dirigieron sucesivamente a territorios pertenecientes a Argentina, Brasil, Paraguay y Chile, tuvieron un final catastrófico. El primer asentamiento inglés fue fundado en los años 1863-1864 en Fraile Muerto, en la provincia argentina de Santa Fe. Si bien los colonos poseían medios, encontraron que las labores agrícolas comportaban múltiples dificultades y algunos de ellos se encaminaron en 1870 a un nuevo territorio en los alrededores de Rosario. En 1875, aún permanecían aproximadamente 100 pobladores ingleses en Fraile Muerto, pero en aquel tiempo, la gran afluencia de italianos y pobladores pertenecientes a otras nacionalidades privó a la colonia de su carácter genuinamente inglés. Mientras tanto, la desgracia había alcanzado a otra pequeña colonia británica en Argentina. Se trataba de una colonia que había sido fundada en 1868 en Sauce Grande, cerca de Bahía Blanca. En un momento determinado, llegó a tener una población de 150 personas, pero el número decreció cuando los ataques de los indios obligaron a muchas familias a abandonarla. Dichos ataques provocaron que la comisión para los territorios coloniales y la emigración advirtiese a los emigrantes británicos en 1870 que no se encaminaran hacia la Argentina. Tal vez debido a estas advertencias, por espacio de casi veinte años no hubo intentos por construir allí colonias agrícolas británicas. En todo caso, el resultado no fue muy diferente cuando la colonización se reanudó en los últimos años de la década de 1880, como respuesta a los intentos del gobierno argentino por atraer europeos nórdicos, con el reconocido propósito de «contrarrestar la total preponderancia de las razas sureñas». Una tras otra, esta nueva hornada de colonias fracasaron después de muy poco tiempo, siendo la mayor de todas ellas la de Napostá, en las cercanías de Bahía Blanca, fundada en 1889 por 1.800 inmigrantes irlandeses. Sin embargo, incluso esta sucesión de fracasos no fue suficiente para disuadir a un grupo de optimistas que hicieron un intento final por establecer una colonia británica en la Argentina. Esto se produjo en la década de 1930, cuando un londinense llamado Schwelm trajo una veintena de ingleses de clase media a la colonia Victoria, situada en Misiones. Pero

viendo que el cultivo de naranjas no resultaba muy rentable, la mayor parte de ellos, salvo un pequeño número, ya se habían marchado a comienzos de la Segunda Guerra Mundial [10].

Brasil presentaba dificultades aún mayores que la Argentina en lo que respecta a la atracción que podía suponer para los agricultores británicos. Si bien presentaba una situación política estable durante el Imperio, al menos una vez que las guerras civiles de la década de 1830 hubieron concluido, su clima subtropical, lo accidentado de su terreno, a excepción de una estrecha franja costera y el hecho de que la esclavitud aún en 1888 no había sido abolida por completo, constituían factores cuya combinación actuaba como un freno para nuevos inmigrantes. Aun así, el gobierno brasileño, fuertemente respaldado por el emperador Pedro II, mostraba una gran energía en lo que respecta a promover y conceder subsidios a proyectos de colonización. A pesar de la existencia de la recurrente controversia acerca de si la colonización debía ser sufragada por el estado, o bien dejada en manos de empresas privadas, así como acerca de la nacionalidad, religión y clase social de los emigrantes que había que buscar, los esfuerzos brasileños alcanzaron un éxito considerable especialmente en lo que respecta a inmigrantes procedentes de Inglaterra, Portugal y España. Más sorprendente, tal vez, resulta el considerable flujo de inmigrantes alemanes que se establecieron allí en fecha tan temprana como 1818, y aproximadamente 100 años después, llegaron otros 200.000 alemanes y la mayoría de ellos se establecieron en los tres estados sureños de Río Grande do Sul, Santa Catarina y Paraná.

Con la excepción de dos colonias irlandesas que tuvieron muy corta vida, una de ellas situada en Bahía (ahora Salvador), fundada en 1828, y la otra en Monte Bonito, en Río Grande do Sul, fundada en la década de 1850, los proyectos de colonización brasileña no atrajeron pobladores procedentes de las Islas Británicas hasta después de la publicación del decreto de 1867, que ofrecía una recompensa sustancial a los agentes que se ocuparan de introducir inmigrantes europeos. Al año siguiente, la firma británica de Meadows and Christopher entró en contacto con el gobierno brasileño y reunió a un total de 1.000 emi-

[10] Platt, «British Agricultural Colonization, Part I», *loc. cit.*, Vol. XVIII, n.º 3, pp. 6-9, 16, 20.

grantes. Estas gentes, procedentes de Inglaterra e Irlanda, fueron recibidos a su llegada por el emperador en persona y, asimismo, fueron ubicados en una nueva colonia llamada «Príncipe Dom Pedro». Pero tras unas pocas semanas, las lluvias torrenciales barrieron literalmente sus chozas y, a partir de entonces, la fortuna de la colonia declinó rápidamente. En agosto de 1869, la situación volvió a empeorar y la mayoría de los supervivientes fueron repatriados por el gobierno brasileño [11].

Mientras tanto, como resultado de una inmensa campaña publicitaria efectuada por el cónsul general brasileño en Liverpool, se fundaron otras dos colonias agrícolas inglesas. Una estaba situada en Cananéia, en la costa brasileña, aproximadamente a 250 kilómetros al sur de São Paulo, y la otra en Assunguy, en Paraná. Ambos asentamientos estaban poblados fundamentalmente por granjeros y sus familias, movimiento que fue promovido por la Unión Nacional de Trabajadores Agrícolas. Dicho organismo veía en la emigración una panacea para el exceso de mano de obra agrícola y, como se describió en el capítulo VI, promovió la emigración hacia un determinado número de destinos de ultramar en los primeros años de la década de 1870. Las primeras partidas se dirigieron al Brasil en 1872. Atraídos por las generosas propuestas brasileñas, que incluían un adelanto para el dinero del pasaje, pagos en efectivo, semillas y el derecho al uso de herramientas hasta la recogida de la primera cosecha, llegaron a sumar en total aproximadamente 1.000 personas. Provenían fundamentalmente de condados situados en el centro y en el sudoeste de Inglaterra, especialmente de Warwickshire, Oxfordshire, Gloucestershire, Dorset y Wiltshire. La colonia de Cananéia sólo duró unas pocas semanas. De los 253 emigrantes que se instalaron allí, 30 murieron poco después de llegar, debido a los efectos de un clima que les resultaba extraño y a causa de haber ingerido alimentos contaminados. Algunos de los sobrevivientes fueron enviados a los Estados Unidos a expensas del gobierno brasileño, otros regresaron a Inglaterra, pero la mayoría fueron transferidos a la colonia de Assunguy. Allí se encontraron con contingentes de emigrantes recién llegados de Inglaterra, pero Assunguy resultó ser tan inadecuado para fundar un asentamiento como lo era Cananéia y los co-

[11] *Ibidem*, pp. 21-24.

lonos fueron abatidos por las fiebres y la falta de alimento. Sus sufrimientos, tal como describe Thomas Hardy en su novela *Tess of the D'Urbervilles*, provocaron que, en 1873, cesara la emigración al Brasil apoyada por la unión. Gracias a fondos aportados por gentes afines a la causa en Brasil y en Inglaterra, tanto como por el gobierno británico, algunos colonos se encaminaron a los Estados Unidos, mientras que otros regresaron a casa. Pero una minoría, de carácter más firme que el resto, permaneció aún en la colonia. De esta manera, en 1888 aún permanecían 100 inmigrantes británicos en Assunguy, pero después de una década, su número había sido totalmente superado por una población cosmopolita de franceses, brasileños, alemanes, holandeses, polacos y suecos [12].

Otros proyectos brasileños que databan de los primeros años de la década de 1870, o bien fracasaron en su intento de ir más allá de lo planeado en primer término, o bien terminaron de forma desastrosa tras un breve período de tiempo. Entre los casos pertenecientes a esta última clase, se encuentra el grandioso plan confeccionado por Charles William Kitto, un comerciante de Bristol con experiencia en la colonización australiana, que consistía en asentar a 30.000 colonos británicos en un territorio situado en el interior de la provincia de Paraná. En realidad, el puñado de pobladores que fue enviado a «Kittoland» en 1876 fue el único y muy pronto, la mayor parte de ellos se encontraba nuevamente en Inglaterra, habiendo descubierto que el promotor, que pronto se declaró en bancarrota, los había engañado de la peor de las maneras. Tras esto, no hubo más intentos significativos de fundar colonias agrícolas británicas en el Brasil, si bien algunos de los aproximadamente 2.000 británicos atraídos por los renovados esfuerzos promocionales que el gobierno brasileño realizó entre 1888 y 1892, fueron ubicados en colonias organizadas, en las cuales predominaban miembros de otras nacionalidades. En diciembre de 1890, aproximadamente una veintena se establecieron en la colonia poblada fundamentalmente por polacos y alemanes de María Pimental, aproximadamente a 70 kilómetros de Port Alegre y al año siguiente, otros 200 fueron conducidos a la colonia de ascendencia eslava de Busque, situa-

[12] *Ibidem*, pp. 24-29; P. Horn, «Agricultural Trade Unionism and Emigration, 1872-1881», *HJJ*, XV (1972), pp. 87-102.

da en la provincia de Santa Catarina. A partir de aquí se produjeron muchas muertes debido al abandono, las fiebres y los alimentos en mal estado y la mayor parte de los supervivientes huyeron hacia las ciudades. Allí se encontraron con otros inmigrantes británicos que habían encontrado trabajos en la construcción del ferrocarril en el norte del país y que obtenían salarios tan bajos que ni siquiera podían sobrevivir y terminaron por hallarse en un estado de miseria. Aún cabe hablar de otro grupo de británicos que buscó refugio en las ciudades brasileñas. Se trataba de los obreros textiles evacuados de las fábricas de algodón cariocas en el transcurso de las virulentas epidemias de fiebre amarilla de 1892. Como resultado de estas múltiples desgracias, los cónsules británicos en Río y Santos informaron que estaban siendo asediados por una verdadera masa de inmigrantes británicos harapientos y hambrientos que vivían al día, algunos de ellos practicando la mendicidad y la prostitución con el propósito de sobrevivir [13].

Todos los intentos que se realizaron en el conjunto del territorio latinoamericano con el propósito de reunir inmigrantes británicos para desarrollar proyectos estatales de colonización, siguieron el mismo destino calamitoso. Paraguay recurrió a la colonización en un intento de recuperarse de sus terribles pérdidas de la Guerra de la Triple Alianza de 1865-1870, y entre los que se dirigieron allí, cabe destacar un grupo de 1.200 inmigrantes británicos que fueron emplazados en la denominada «Colonia de Granjeros de Lincolnshire», situada en Itapé. A su llegada al Paraguay en 1870, los colonos estuvieron todo el verano en tiendas montadas sobre tierras bajas y pantanosas y fueron consiguientemente diezmados por la fiebre y la malaria. En 1873, más de un centenar habían muerto y los supervivientes, que estaban medio muertos de hambre, fueron enviados a casa cuando los residentes británicos en Buenos Aires tuvieron a bien suscribir un fondo de ayuda. Mientras que los colonos extranjeros de Chile eran de nacionalidad alemana casi en su totalidad, se hicieron dos intentos de introducir ciudadanos de raza británica en el país. El primero de estos intentos, que implicaba el asentamiento de 1.082 personas en Traiguén, situado a 240 kilómetros al norte de Valdivia, que se llevó a cabo entre los años 1883 y 1890, tuvo problemas desde un principio. Las operaciones para limpiar

[13] Platt, «British Agricultural Colonization, Part I», *loc. cit.*, XVIII, pp. 29-35.

el terreno de vegetación comportaban muchas dificultades, los títulos de propiedad de la tierra eran falsos y se produjeron repetidos ataques de bandidos. Durante un tiempo, prosperaron unos pocos colonos, pero hacia 1897, la mayor parte había abandonado el territorio. El otro proyecto formaba parte de la política de colonización que inició el gobierno chileno en el año 1895, para ocupar el interior de la isla de Chiloé. Dicha isla tenía un régimen de lluvias extraordinariamente acentuado, lo cual favorecía el crecimiento de bosques muy densos, y las 85 familias británicas que se asentaron allí fundamentalmente procedentes de Escocia, llevaron a cabo la tarea de talar los árboles para crear espacio para la práctica de la agricultura. Poco después de su llegada, prácticamente todos los colonos habían abandonado el lugar para instalarse en otras localidades chilenas, o bien, para regresar a casa [14].

El total fracaso de la gran cantidad de intentos que se proponían llevar a cabo proyectos colonizadores de agricultores británicos tuvo varias causas. Los propios colonos, profundamente amargados por sus experiencias, normalmente consideraban culpables a la mala gestión y al engaño a que habían sido sometidos por parte de aquellos que los habían reunido. Sin duda, esta causa era muy plausible, puesto que, a menudo, los agentes de inmigración describían un cuadro general muy positivo que no guardaba ninguna relación con la realidad. Un ejemplo típico de esto último era la puesta en circulación por parte de agentes brasileños de prospectos que describían a Cananéia como una región que poseía minas de cobre, plata y oro, piedras preciosas y carbón y que producía té, café y caña de azúcar en abundancia. Sin embargo, Cananéia de hecho no poseía ningún otro recurso mineral que el que consistía puramente en la explotación de la selva virgen. También la estructura de los lugares en donde se alojaban en un principio los emigrantes, normalmente resultaba defectuosa e incluso algunos se encontraban con que no se había hecho ningún preparativo para recibirles. Por otra parte, y contrariamente a lo que, en ocasiones, se había hecho creer a los inmigrantes, no había escuelas, los alimentos eran caros y el transporte y el acceso a los mercados resultaban muy difíci-

[14] *Ibidem*, Part II, vol. XIX, pp. 23-30; J. C. Herken-Krauer, «La inmigración en el Paraguay de posguerra: el caso de los *Lincolnshire Farmers* (1870-1873)», RPS, 18/52, pp. 33-107.

les. Aún resultaba más importante el hecho de que, habitualmente, era muy difícil obtener un empleo. En parte, esto ocurría debido a que los agentes, a pesar de tener instrucciones precisas para reclutar sólo a aquellos que tenían experiencia en los trabajos agrícolas, comúnmente, terminaban de cubrir sus cuotas asignadas aceptando a emigrantes que claramente no tenían la más mínima noción de agricultura. Sin embargo, hay que tener en cuenta que muchos inmigrantes eran responsables de sus propios problemas laborales, puesto que habían falseado sus verdaderos oficios, engañando a los agentes de inmigración.

Aun así, incluso teniendo en cuenta la importancia del fraude y la mala gestión de los promotores de la colonización, una gran parte de la culpa del fracaso de estos colonos reside en el carácter y la formación de los propios inmigrantes. Después de todo, las colonias establecidas en Latinoamérica estaban pobladas por gentes de otras nacionalidades —italianos, españoles, portugueses, alemanes, eslavos y judíos y, como se verá próximamente, galeses— que alcanzaron el éxito tanto en lo que respecta al bienestar económico como a la preservación de sus identidades étnicas. El hecho de que los emigrantes ingleses y escoceses podían llegar a alcanzar el éxito desempeñando faenas agrícolas en las nuevas tierras, queda demostrado por los resultados obtenidos en el Canadá, los Estados Unidos y Australia. Pero aquellos que se dirigieron a América Latina entraban en otra categoría. Cabe citar entre los menos cualificados para las labores agrícolas a los «granjeros de Lincolnshire» enviados al Paraguay en 1870, muchos de los cuales, según un atento observador de Asunción, procedían de grandes ciudades inglesas y tenían entre sus filas a

> sastres, zapateros, relojeros, fabricantes de bastones y chapuceros de todas clases, excepto en lo que se refiere a la agricultura» [15].

En otras ocasiones, había entre los colonos gentes procedentes de la ciudad que resultaban totalmente inadecuadas para derribar árboles y preparar los terrenos de cultivo. Incluso aquellos que procedían de entornos agrícolas, demostraban en ocasiones ser totalmente insatisfactorios a causa de vicios personales. De esta manera, en lo que respecta

[15] Quoted in Platt, *loc. cit.*, Part II, p. 25.

a los colonos de Cananéia, que en su totalidad habían desempeñado tareas agrícolas en Inglaterra, una considerable proporción fue descrita en 1874 por un coronel brasileño como borrachos habituales, al tiempo que eran menos trabajadores y ahorradores que sus vecinos alemanes [16]. Ciertamente, en toda Latinoamérica, los colonos agrícolas británicos adquirieron una invariable fama de inútiles y borrachos. En este sentido, el cónsul británico destacado en Río de Janeiro describía en 1892 a un conjunto de individuos llegados recientemente de Inglaterra como pertenecientes

> a una clase de personas no capacitadas para llevar a cabo las tareas propias de un colono, que preferían andar vagando y mendigar antes que establecerse en un lugar y realizar un esfuerzo para obtener su propio sustento.

En el mismo año, otro observador informaba que los británicos que se habían dirigido a una colonia situada en Santa Catarina habían vendido sus vestimentas para poder comprar comida y bebida y afirmaba que «nunca había visto tantos borrachos, ni siquiera en Inglaterra» [17].

Los galeses en la Patagonia

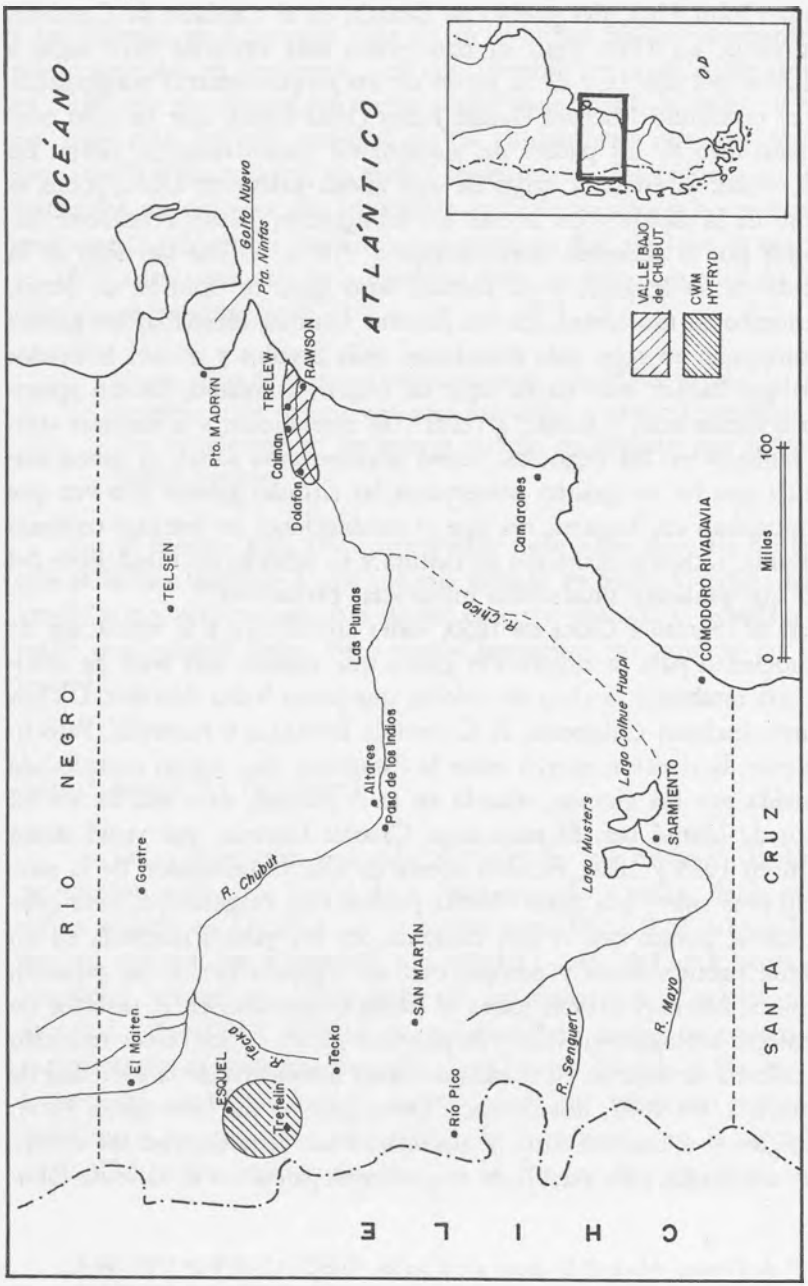
La única excepción que cabe destacar de este catálogo deplorable de engaños y fracasos fue el duro éxito, ganado a pulso, de la colonia galesa situada en Chubut, en la región patagónica. Los galeses hubieron de enfrentarse a muchas dificultades, pero el fuerte sentido de identidad cultural que había inspirado sus movimientos migratorios les permitió sobrevivir y finalmente, prosperar. El sueño de construir un asentamiento exclusivamente galés en el Nuevo Mundo tenía una larga historia. Ya estaba presente en las mentes de los cuáqueros galeses, que constituían los primeros pobladores de Pensilvania en la década de 1680. De forma más tenue, motivó la fundación que llevó a cabo

[16] Quoted in *Ibidem*, part I, p. 26.
[17] Quoted in *Ibidem*, p. 37.

Morgan John Rhys, del pueblo de Beulah, en el condado de Cambria, Pensilvania, en 1796. Pero su concreción más explícita tuvo lugar a mediados del siglo XIX de la mano de un joven ministro congregacional, el reverendo Michael Daniel Jones (1822-1898), que ha sido considerado uno de los padres del nacimiento nacionalista en Gales. En 1847, mientras estaba a cargo de una iglesia galesa en Ohio, Jones se alarmó de la rapidez con la cual los inmigrantes galeses resultaban asimilados por la sociedad norteamericana. No se trataba tan sólo de la pérdida de su lenguaje y su cultura, sino que, en opinión de Jones, deterioraba su moralidad. En los Estados Unidos, afirmaba, los galeses se convertían en seres más mundanos, más frívolos y menos honrados de lo que habían sido en su lugar de origen; asimismo, habían aprendido a hablar mal, a fumar, a vestir con ostentación y a emplear «trucos yankees» en los negocios. Según argumentaba Jones, la única manera de que los emigrantes preservaran las virtudes galesas una vez que abandonaban sus hogares, era que se establecieran en remotas colonias en donde pudiesen mantener su cultura y su sentido nacional, libre del daño que pudieran producirles influencias extranjeras [18].

A su regreso a Gales en 1850, Jones contribuyó a la fundación de una sociedad para la emigración galesa que analizó una serie de destinos para establecer la clase de colonia que Jones había descrito. Dichos destinos incluían California, la Columbia Británica y Australia. Pero finalmente, la elección recayó sobre la Patagonia, una región inexplorada y barrida por los vientos, situada en la Argentina, más allá de los 42 grados de latitud sur. El naturalista Charles Darwin, que visitó dicha región en 1833 y 1834, escribió acerca de ella: la maldición de la esterilidad pesa sobre esta tierra. Podría parecer una exageración, pero cabe entenderla, puesto que el área escogida por los galeses consistía en un desierto, montes bajos y pampa, con un régimen de lluvias mínimo. Entonces, Michael Daniel Jones se había convertido en el director de un colegio teológico en Bala y la puesta a punto de los temas referidos a la colonia se dejaron en manos de otros miembros de la sociedad de emigración. En 1862, dos de ellos, Lewis Jones y Sir Love Jones Parry, se dirigieron a Buenos Aires y alcanzaron un acuerdo con las autoridades argentinas para establecer una colonia galesa en el valle de Chu-

[18] A. Davies, «Michael D. Jones a'r Wladfa», THSC (1966), Part I, pp. 73-87.



La provincia de Chubut (la colonia galesa en Patagonia, Argentina).

but, a 640 kilómetros al sur del asentamiento blanco más próximo. Mientras que el gobierno argentino no veía con buenos ojos el establecimiento de una colonia protestante de gran tamaño en un país totalmente católico, al mismo tiempo, estaban ansiosos de atraer europeos a un territorio deshabitado, cuya propiedad estaba en disputa con Chile. Por consiguiente, se alcanzó un acuerdo en términos extremadamente generosos. No sólo se les concedieron tierras, caballos y ovejas y suministros de maíz y trigo, sino que se les otorgó un estatuto de autogobierno y una exención del servicio militar por espacio de diez años. Cuando la población alcanzara las 20.000 personas, se les concedería un status de carácter provincial.

El primer grupo de pobladores galeses, 153 en total, conducidos por Lewis Jones y un galés-norteamericano, Edwin C. Roberts, zarpó de Liverpool hacia Sudamérica a bordo del barco *Mimosa*, el 24 de mayo de 1865. Si bien muchos de ellos habían residido en los alrededores de las minas del sur de Gales, no todos ellos eran mineros, sino que procedían de variados entornos ocupacionales. Una gran proporción había nacido en distritos rurales y, aunque carecían de experiencia agrícola, el principal motivo que les impulsaba a emigrar era la obtención de tierra para cultivar. Tras un viaje de 61 días de duración, los pioneros desembarcaron en una playa desolada conocida actualmente como Puerto Madryn y, tras pasar varias semanas resguardándose en cuevas de las inclemencias del tiempo, se encaminaron por tierra y por mar hacia su futuro hogar, situado en el valle de Camwy [19].

Los primeros años de existencia de la colonia resultaron muy duros. Los períodos de sequía e inundación se alternaban regularmente y las cosechas habitualmente fracasaban. La joven colonia habría naufragado a no ser por la ayuda que le proporcionó el Gobierno argentino, que les suministró alimentos, y la que prestaron los indios tehuelches a los galeses, enseñándoles a cazar y a pescar. Después de algún tiempo, comenzaron a obviarse las dificultades que presentaba la práctica de la agricultura mediante la construcción de kilómetros de canales de irrigación y la utilización de moderna maquinaria agrícola, fundamentalmente, arados de acero construidos en Estados Unidos. La producción de trigo de alta calidad creció con pulso firme y hacia la década

[19] R. B. Williams, *Y Wladfa* (Cardiff, 1962), pp. 66-110.

de 1890, comenzó a exportarse en cantidades considerables. Asimismo, se introdujo el cultivo de la alfalfa y se construyeron granjas lecheras. La creación del ferrocarril del Chubut, en 1888, supuso una mejora importante en la infraestructura de las comunicaciones. Esto último permitió a los pobladores transportar las mercancías de forma más sencilla entre Puerto Madryn y los tres centros principales de población: Rawson, Trelew y Gaiman. Asimismo, la actividad económica experimentó un auge debido a la formación de la Sociedad Cooperativa que organizó la producción, el procesamiento, el transporte y la venta de los artículos agrícolas producidos en la colina [20].

Los avances económicos atrajeron a más inmigrantes procedentes de Gales. Hacia 1880, había 800 galeses instalados en el valle del Chubut, en 1885, aproximadamente el doble. En 1896, sumaban un total de 2.500. Existía un segundo asentamiento galés que había sido fundado a mediados de la década de 1880 en Cwm Hyfryd (Valle Placentero), situado a unos 640 kilómetros al este de Chubut en las estribaciones de los Andes. Allí residían un total de 200 galeses. La inmigración procedente de Gales continuó a escala limitada hasta la ruptura de hostilidades de la Primera Guerra Mundial que interrumpió las comunicaciones marítimas y la mayor parte de los pobladores que viajaron después del año 1900, procedían de los condados del norte de Gales. Muchos de ellos habían trabajado en las canteras de Caernarvonshire, pero puesto que resultaba muy común que estas gentes incrementaran sus ingresos mediante la explotación de pequeñas propiedades, poseían una cierta experiencia en lo que respecta a las faenas agrícolas.

Aproximadamente una década después de la fundación de la colonia galesa, se produjeron una serie de interferencias en la relación con Buenos Aires. El gobierno argentino tenía cosas más urgentes que atender. La Guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay (1865-1870) (N. del T.: el original, página 214, dice 1865-1872, lo cual es incorrecto) fue seguida de la Conquista del Desierto, la cruel campaña que llevó a cabo el general Julio Roca con el propósito de subyugar a los

[20] J. E. Baur, «The Welsh in Patagonia: An Example of Nationalistic Migration», *HAHR, XXXIV,* n.° 4 (Nov. 1954), pp. 468-492; G. Williams, *The Desert and the Dream: A Study of the Welsh Colony in Chubut, 1865-1915* (Cardiff, 1975); B. Martínez Ruiz, *La colonización galesa en el valle del Chubut* (Buenos Aires, 1977).

indios. A consecuencia de estos problemas con los que se enfrentaba el gobierno, los galeses disfrutaron de una gran autonomía y, mediante la existencia de una constitución de carácter inusualmente democrático, redactada por el Comité de Emigración en Liverpool, que suponía la participación de cada miembro de la colonia en la elección de los funcionarios públicos. No importaba si se era hombre o mujer y la edad mínima para participar en dichos comicios se situaba en 18 años. Pero los años que siguieron a 1875 fueron testigos de una expansión gradual del poder del gobierno central argentino y la consiguiente fricción que se produjo entre los funcionarios argentinos y los pobladores galeses. La educación constituía uno de los puntos conflictivos. En un principio, las escuelas del Chubut enseñaban en galés, pero la concesión de un status territorial trajo consigo la aparición de escuelas nacionales y, siguiendo las prerrogativas que establecía la nueva ley escolar de 1896, los maestros hispanohablantes reemplazaron a los galeses. Asimismo, hubo fricciones cuando la amenaza de la ruptura de hostilidades con Chile en la Patagonia, condujo al gobierno argentino a la imposición del servicio militar obligatorio en 1892. Esto resultaba especialmente odioso para quienes la instrucción militar realizada en domingo ofendía sus principios sabáticos, y una determinada cantidad de pobladores fueron perseguidos y conducidos a prisión por el incumplimiento de dicha tarea. El descontento alcanzó una tesitura tal, que los colonos se dirigieron al gobierno británico en busca de apoyo e incluso, en 1899, enviaron emisarios a Londres con la esperanza de convertir a Chubut en un protectorado británico. Sin embargo, el apoyo que prestó el gobierno de Salisbury a los galeses resultó ser muy escaso, puesto que éste se hallaba preocupado por el deterioro de la situación en Sudáfrica que habría de traducirse en breve en la guerra de los bóers. Probablemente con el propósito de controlar las tendencias separatistas galesas, el presidente Roca enmendó la ley militar con el fin de que los ciudadanos quedaran exentos de la instrucción dominical cuando esto supusiera una afrenta para sus creencias religiosas [21].

Sin embargo, los galeses pronto tuvieron problemas más urgentes de los que ocuparse, puesto que las inundaciones devastadoras parecie-

[21] Baur, *loc. cit.*, pp. 487-488; G. Williams, *op. cit.*, p. 151. G. Williams, «Cwm Hyfryd: a Welsh settlement in the Patagonian Andes», *WHR*, vol. 9, n.° 1, pp. 57-83.

ron suponer una amenaza para la existencia de la colonia. Las grandes inundaciones de 1899 convirtieron la totalidad del valle en un gran lago, destruyendo las casas y los canales de irrigación, arruinando las cosechas y contaminando la tierra, de manera que los habitantes hubieron de buscar refugio en las colinas. Apenas se habían comenzado a recuperar de estas calamidades, cuando tuvo lugar una segunda inundación en 1901, que produjo casi tantos daños como la primera. Estos desastres, que se produjeron cuando se había alcanzado el punto álgido de la política asimilacionista del gobierno argentino, tuvo un efecto desmoralizante sobre los pobladores y comenzó a hablarse del traslado de la colonia en su totalidad hacia otro país, posiblemente Sudáfrica. Finalmente, la gran mayoría decidió quedarse, pero un porcentaje considerable atendió a los requerimientos de los agentes de inmigración canadienses, que buscaban la manera de poblar las praderas del Dominio. En el propio Gales hubo un comité que organizó la constitución de un fondo con el propósito de financiar el traslado desde la Patagonia al Canadá y en 1902, un grupo de 234 galeses procedentes de la Patagonia se establecieron en Saltcoat, Manitoba, en donde se habían reservado tierras para ellos. Los galeses fueron recibidos de un modo un tanto descuidado y algunas familias descontentas volvieron a la Patagonia e incluso, a Gales, pero la gran mayoría permaneció en Manitoba y finalmente, prosperó. En el país de Gales, el éxodo de 1902 dañó considerablemente la reputación de la Patagonia y tuvo una influencia directa en la disminución del volumen de la emigración galesa [22].

Hasta ese momento, Chubut había conservado su carácter galés. Aunque ya no constituía el lenguaje de instrucción en las escuelas, el galés siguió siendo la lengua hablada en los hogares y en las iglesias, así como en las cortes. Las capillas galesas aún constituían los centros de la comunidad social y de actividades culturales tales como los encuentros de oración y el canto de himnos. Los *eisteddfodau* anuales –festivales competitivos de poesía y música– atraían entusiasmadas audiencias. Los billetes de banco escritos en galés estaban en circulación y se publicaban libros en dicho idioma, así como varios periódicos ga-

[22] G. Williams, *Desert and the Dream*, pp. 143-151; Lewis H. Thomas, «Welsh Settlement in Saskatchewan, 1902-1910», *WHQ*, vol. 4, n.º 4, pp. 435-449.

leses, tales como el *y Drafod (La discusión)*, fundado en 1891 por Lewis Jones, uno de los padres de la colonia. Pero la llegada de numerosos contingentes de inmigrantes procedentes de España, Italia y otras partes, que se produjo en las primeras décadas del siglo xx, así como el cese virtual de la emigración desde Gales después de 1914, acabó con la exclusividad galesa y produjo una declinación de las instituciones culturales galesas, así como de su lengua. Los miembros más jóvenes de la comunidad comenzaron a casarse con personas de otros grupos e, incluso, se trasladaron desde el Chubut a otras partes más prósperas del territorio argentino. Aún en el día de hoy, los habitantes de edad más avanzada se expresan en galés al tiempo que en español y la existencia de fuertes lazos culturales con Gales se puso de manifiesto cuando la colonia celebró su centenario en 1965 [23].

Comerciantes ingleses y constructores del ferrocarril

Si bien el resultado de la colonización agrícola británica en Latinoamérica constituye un claro fracaso —con la única excepción de la comunidad galesa en la Patagonia—, la cuestión cambia completamente, en lo que se refiere a los miles de inmigrantes británicos que llevaron consigo a la región sus conocimientos en el terreno comercial y tecnológico. Fundamentalmente en Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, los comerciantes británicos, los banqueros, ingenieros, mineros, mecánicos, ganaderos y profesionales en general, jugaron un papel primordial y, en ocasiones, decisivo, en lo que se refiere al desarrollo y la modernización de la economía. Un informe realizado por el secretario de la Embajada Británica en el transcurso de la guerra de la Triple Alianza, referido únicamente al Paraguay, resulta muy significativo en lo que respecta al alcance del rol desempeñado por los británicos en el territorio latinoamericano considerado como un todo:

> Durante muchos años, Paraguay ha dado empleo de forma casi exclusiva a ciudadanos ingleses. El servicio médico de su ejército estaba

[23] M. Stephens, ed., *The Oxford Companion to the Literature of Wales* (Oxford, 1956), p. 464.

> confiado a cuatro cirujanos ingleses y un boticario inglés. Los trabajos desarrollados en su arsenal eran llevados a cabo por un reducido número de dibujantes y mecánicos ingleses. Los ingenieros ingleses tenían a su cargo las máquinas de vapor. Sus ferrocarriles, gran parte de sus edificios públicos y el formidable sistema defensivo que durante tanto tiempo desafió a los ejércitos aliados habían sido construidos bajo la supervisión de tres ingenieros civiles ingleses. Finalmente, sus minas eran explotadas bajo la dirección de un ingeniero de minas inglés [24].

Prácticamente en todos los países de Latinoamérica cabe encontrar ciudadanos británicos. Uno de los contingentes más numerosos era el de los británicos que sirvieron en los ejércitos de Bolívar. De los aproximadamente 7.000 soldados procedentes de Gran Bretaña e Irlanda, unos 1.000 decidieron quedarse en los países que habían ayudado a liberar: la Gran Colombia (más tarde Venezuela, Colombia, Ecuador y Panamá), Perú y Bolivia. Desde comienzos de la década de 1820, las empresas mineras británicas que habían obtenido concesiones en diferentes partes de Sudamérica, enviaron allí a una cantidad considerable de mineros, especialmente procedentes de Cornwall. Dicha práctica continuó en todos aquellos lugares en que se hacían nuevos descubrimientos mineros y en las últimas décadas del siglo XIX, se desarrollaron colonias de gentes procedentes de Cornwall de tamaño considerable en torno a las minas de oro de Morro Velho, en Brasil, las minas de plata de Real del Monte de México y las minas de nitrato de Tocapillo, que Chile arrebató a Bolivia en el transcurso de la Guerra del Pacífico (1879-1883). La presencia de mercaderes y banqueros británicos que se aprovecharon del colapso del monopolio comercial español en la década de 1820, y que se establecieron en Sudamérica, especialmente en Argentina, Brasil, Chile y México, resulta aún más habitual. Más tarde, especialmente después del comienzo de la era de la construcción del ferrocarril en la década de 1850, los ingenieros británicos se convirtieron en una figura familiar en todo el continente. En Brasil, según refiere un historiador, había tantos ingenieros británicos, que «los brasileños consideran la nacionalidad británica como sinónimo de inge-

[24] Quoted in Josefina Pla, *The British in Paraguay, 1850-1870* (Richmond, Surrey, 1976), p. 7.

niero». Tan sólo una minoría de los británicos emigró de forma permanente, muchos de ellos, sujetos a contratos a corto plazo, pero a menudo, se trasladaban conjuntamente con sus familias y un número considerable se instaló constituyendo el inicio del desarrollo de comunidades británicas que llegaron a alcanzar un tamaño considerable conjuntamente con una clase especial de instituciones sociales y culturales británicas [25].

La «colonia» británica en la Argentina

La Argentina constituyó el territorio en el cual la presencia británica resultó ser más penetrante. Los primeros pobladores ingleses que se establecieron allí eran cirujanos que llegaban al Virreinato español del Río de la Plata en el siglo XVIII a bordo de barcos de esclavos. Uno de ellos era Thomas Falkner (1707-1784), el misionero y escritor acerca de temas médicos e historia natural de Sudamérica que fue expulsado de la región en 1768, a causa de ser un jesuita. Pero la consecución de una comunidad británica permanente en la Argentina no se llevó a cabo hasta 1807, cuando una determinada cantidad de soldados que habían participado en la desastrosa expedición del Río de la Plata permanecieron en Buenos Aires. Durante los años que siguieron a la independencia argentina, la mayor parte de sus oficiales navales y una cantidad considerable de la oficialidad en el ejército, eran de origen británico o irlandés, la mayor parte de ellos, mercenarios reclutados por San Martín en el transcurso de su exilio en Londres. Asimismo, varios propietarios de compañías comerciales se establecieron en Buenos Aires inmediatamente después de la Revolución de 1810, con el propósito de aprovechar al máximo las nuevas oportunidades comerciales disponibles. Hacia la década de 1820, los residentes británicos habían alcanzado un número situado entre 2.000 y 3.000 y muchos de ellos

[25] R. Greenhill, «Merchants and the Latin American trades: an introduction», in D. C. M. Platt, ed., *Business imperialism, 1840-1930: an inquiry based on British experience en Latin America* (Oxford, 1977), pp. 159-197; M. Mörner, *Adventurers and Proletarians: The Story of Migration to Latin America* (Paris, 1979), pp. 22-25, 56, 73, 85; R. Graham, *Great Britain and the onset of modernization in Brazil, 1850-1914* (Cambridge, 1969), pp. 137-138.

se habían convertido en figuras prominentes de la vida comercial de la ciudad. Uno de los campos comerciales en los que los británicos desempeñaron un papel pionero fue la actividad bancaria. William Cartwright, un residente británico, fue el fundador del banco de Argentina, el Banco de Buenos Aires, creado en 1822. El alcance de la actividad comercial británica se refleja en la carrera de Samuel Fischer Lafone, que llegó a la Argentina en 1825, a la edad de 25 años, y posteriormente se trasladó al Uruguay, en donde se convirtió en un poderoso propietario, cofundador del Banco Comercial del Uruguay, propietario de una industria de salazón de carne y de varias explotaciones mineras [26].

En la siguiente generación, los británicos tomaron la iniciativa en lo que se refiere a la financiación y construcción de los ferrocarriles argentinos. Los trabajos para crear el primer ferrocarril —entre Buenos Aires y Floresta— comenzaron en 1855 bajo la supervisión de William Bragg, a quien se había encargado la realización del trabajo junto a 160 «peones camineros» británicos. En 1870, las empresas británicas habían terminado la construcción de los dos ferrocarriles principales de Argentina, el Central Argentina Railway Ltd. y el Buenos Aires Great Southern Railway Ltd. y, en ambos casos, los raíles, el material rodante y las locomotoras fueron importados de Inglaterra. Asimismo, los británicos destacaron en la construcción de obras públicas, la creación de compañías de seguros y el establecimiento de compañías de navegación. En 1884, comenzaron a realizarse experimentos con el transporte marítimo de carne congelada desde la Argentina a Inglaterra, pero hubo que esperar hasta después de 1900 para que el espacio de las cámaras refrigeradas de los barcos fuera suficiente y resultara fiable para que el comercio de la carne congelada se expandiera hasta llegar a constituir una parte importante del comercio británico. En 1900, el 80 por ciento del capital extranjero era británico y 14 años después, el número de residentes británicos en Buenos Aires había crecido hasta alcanzar el número de 30.000 [27].

A pesar de su importante contribución al desarrollo económico de la Argentina, los inmigrantes británicos, y particularmente los ingleses,

[26] A. Graham-Yooll, *The Forgotten Colony: A History of the English-Speaking Communities in Argentina* (London, 1981), pp. 69, 87, 102, 118, 258; Vera B. Reber, *British merantile houses in Buenos Aires, 1810-1880* (Cambridge, MA, 1979).

[27] Graham-Yooll, *op. cit.*, pp. 220-226, 232.

hicieron pocos esfuerzos para adaptarse a su nuevo entorno o bien, asumir las costumbres y la perspectiva de las gentes entre las cuales habían escogido vivir. Asimismo, realizaron escasos esfuerzos para aprender español e insistieron en conservar sus propias y exclusivas instituciones de carácter social y cultural. En fecha tan temprana como la década de 1820, la comunidad británica en Buenos Aires poseía su propia iglesia (la Iglesia Episcopaliana de St. John the Baptist), sus propias escuelas inglesas y el primero de una serie de periódicos en lengua anglosajona, el *British Packet and Argentine News,* fundado en 1826 por Thomas George Love. Más tarde, esta clase de instituciones proliferaron acentuando cada vez más su carácter británico. De esta manera, cuando el Buenos Aires Highschool abrió sus puertas en 1884, su fundador escocés, Alexander Watson Hutton, introdujo un sistema de enseñanza británico, así como un plan de estudios igualmente británico que incluía asignaturas deportivas. Esta última innovación resulta particularmente significativa, puesto que muchos deportes que posteriormente adquirieron un carácter masivo en la Argentina, fueron introducidos por los británicos. La Asociación de Fútbol se enorgullecía del puesto que ocupaba desde el momento en que Thomas y James Hogg fundaron el Buenos Aires Football Club en 1867. La Liga de Fútbol Argentina tuvo como primer presidente a Alexander Watson Hutton, «el padre del fútbol argentino» y su primer presidente y cada uno de sus sucesores en el cargo, hasta 1911, fueron británicos. El cricket, que los británicos trajeron en 1831, nunca alcanzó una gran proyección en Argentina, pero el rugby, el polo, el tenis, el golf y el hockey, introducidos sucesivamente por los británicos entre los años 1873 y 1905, ganaron extensa popularidad. Aun enseñando a los argentinos estos nuevos juegos, los británicos no perdieron ni por un momento su carácter reservado, prefiriendo jugar entre ellos antes que con la gente del país en que vivían. La vida cultural y social de los británicos en la Argentina alcanzó su cenit en los años inmediatamente anteriores a la Primera Guerra Mundial, y comenzó a declinar cuando creció la influencia norteamericana. La nacionalización de los ferrocarriles que llevó a cabo el presidente Juan Perón en 1948, motivó la marcha de muchos británicos, pero la comunidad aún poseía entre 15.000 y 20.000 miembros y aún conservaba su carácter distintivamente británico cuando estalló el conflicto armado entre Gran Bretaña y la Argentina en 1982, acerca de la posesión de las islas Falkland o islas Malvinas, nom-

bre con el cual se denominan de manera universal en Latinoamérica. Para los ciudadanos británicos que vivían en la Argentina, la contienda constituyó un motivo de debate y conflicto interior [28].

Criadores de ovejas en las islas Malvinas

En el transcurso del siglo XIX, ninguna de las posesiones británicas en las Indias Occidentales atrajeron inmigrantes. Las altas tasas de mortalidad en las islas caribeñas y una falta de voluntad generalizada para llevar a cabo trabajos que hasta el año 1833 eran realizados por los esclavos, hizo que tan sólo se dirigieran allí un puñado de británicos. Lo mismo puede aplicarse a Belice (Honduras Británica) y la Guayana Británica. El asentamiento creado en las islas Malvinas en 1833 tenía poca envergadura. Se trata de un episodio aislado nacido de antiguas rivalidades internacionales. La reivindicación británica de las islas —desolados territorios, páramos rocosos y pantanosos situados en el Atlántico sur, 480 kilómetros al este del estrecho de Magallanes— se deriva del hecho de que fueron avistadas por vez primera por los navegantes ingleses John Davis en 1592, y Sir John Hawkins, en 1594. Francia fue la primera nación en fundar una colonia en las Malvinas, pero en seguida la vendió a España. En la década de 1770, los británicos se apoderaron de las islas durante un corto espacio de tiempo. Sin embargo, los pobladores españoles permanecieron allí hasta que fueron evacuados a Montevideo después de la revolución que tuvo lugar en Buenos Aires en 1810. Acto seguido, Argentina reclamó las islas, puesto que éstas pertenecían a España. En 1833, después de que una expedición de castigo realizada por los Estados Unidos en respuesta a la captura de un barco de vela americano destruyese el asentamiento, los británicos proclamaron nuevamente su soberanía con el propósito de proteger sus factorías pesqueras, y las islas comenzaron a estar colonizadas de forma permanente. Unos pocos centenares de pobladores, fundamentalmente escoceses, se establecieron en la isla Soledad, la más grande de las dos y, en poco tiempo, prosperaron de forma razonable gra-

[28] *Ibidem*, pp. 185-195; John P. Bailey, «Inmigración y relaciones étnicas: los ingleses en la Argentina», DEC, 18/72 (1979), pp. 539-558.

cias a la caza de ballenas y de focas, la recolección de algas, la pesca y, fundamentalmente, la cría de ovejas. Si bien prácticamente toda la población era británica, muy pocos emigrantes abandonaron Inglaterra para instalarse allí. La población creció muy lentamente, de 287 habitantes en 1851, hasta un máximo de 2.392 en 1931, sufriendo un declive en los años siguientes, de forma que en 1980 había 1.812 habitantes. A pesar de la creciente conciencia británica acerca de la existencia de las islas tras los acontecimientos de 1982, los británicos muestran poca disposición a emigrar a las Malvinas [29].

La presencia británica en Chile

La creación de la comunidad británica en Chile se remonta a los tiempos de la guerra de independencia, en la cual dos de los máximos líderes chilenos, Bernardo O'Higgins y Lord Cochrane, tenían orígenes y conexiones británicos. O'Higgins, el «Libertador de Chile», era hijo de un irlandés y, habiendo vivido y estudiado en Inglaterra, era un anglófilo convencido. Lord Cochrane, el heterodoxo y rebelde oficial naval que había sido injustamente expulsado de la marina británica en 1816, estaba al mando de la flota de Chile —y posteriormente, hizo lo mismo en Grecia—. En 1819 y 1820, contribuyó de forma fundamental a la causa de la independencia chilena, neutralizando el escuadrón español de la costa oeste de Sudamérica. La marcha de los españoles abrió nuevas oportunidades que los británicos, al igual que otros extranjeros, estaban prestos a aprovechar. Particularmente, gracias al interés de O'Higgins, que estaba deseoso de lograr un rápido reconocimiento británico de la Independencia chilena proclamada en 1818, y que así mismo pretendía conservar una relación amistosa con la flota británica, muy pronto se desarrollaron comunidades británicas de tamaño considerable en las principales ciudades chilenas. En fecha tan temprana como 1822, la viajera británica María Graham señalaba que

> la preponderancia del inglés hablado sobre cualquier otra lengua en las calles principales, podría hacer pensar tranquilamente que Valparaíso es una ciudad costera de Gran Bretaña.

[29] H. Foulkes, *Los Kelpers en las Malvinas y en la Patagonia* (Buenos Aires, 1983).

Asimismo, mientras señalaba que

> los sastres, zapateros y guarnicioneros ingleses habían dejado marcas de su presencia por todas partes, y la minería había atraído a otros inmigrantes, de hecho eran los comerciantes ingleses, «fundamentalmente los intermediarios», quienes tenían una presencia más determinante en las comunidades inglesas de las ciudades y quienes jugaban un papel fundamental en el desarrollo económico chileno [30].

En los diez años que van de 1808 a 1818, un total de 28 de los más importantes mercaderes establecidos en Chile eran españoles, pero en la siguiente década, el total de comerciantes españoles disminuyó hasta 3, mientras que el total de los británicos creció de ninguno a 16. Entre los primeros comerciantes que llegaron al país austral se encontraban nombres como Waddington, Edwards y Brunster, que fundaron las dinastías anglo-chilenas que conservaron su riqueza y su influencia bien entrado el siglo xx. Y de esta manera, habiéndose adelantado, sus casas de representación continuaron excediendo en número a las de otros países extranjeros, a pesar de la fuerte competencia que planteaban los alemanes y los franceses [31].

La modernización de la república, que tuvo lugar a partir del año de 1850 en adelante, permitió a los británicos consolidar y expandir su posición. Al tiempo que controlaban un porcentaje fundamental del comercio de importación y exportación del país, comenzaron a ocupar puestos importantes en la banca, las empresas de seguros y la construcción de ferrocarriles. En un principio, la presencia británica en lo que respecta a la minería chilena era limitada, aunque posteriormente, a partir de la década de 1840 en adelante, intermediarios tales como William Gibbs & Co. obtuvieron grandes ganancias gracias al transporte naval de cobre, plata y otros minerales. Por otra parte, en 1871, se informaba que la mayor parte de los capataces y supervisores de una gran mayoría de explotaciones mineras chilenas eran frecuentemente ingle-

[30] J. Kinsbruner, «The Political Influence of the British Merchants Resident in Chile during the O'Higgins Administration, 1817-1823», *TAM*, XXVII, n.º 1 (July, 1970), p. 27.

[31] *Ibidem*, p. 38; J. Mayo, *British Merchants and Chilean Development, 1851-1886* (Boulder and London, 1987), pp. 4-6.

ses o norteamericanos [32]. Posteriormente, al establecerse la soberanía chilena sobre grandes yacimientos de nitrato como resultado de la Guerra del Pacífico (1879-1883), se abrió un nuevo e importante campo a donde podían dirigirse los esfuerzos británicos. Especuladores ingleses como John Thomas North, Robert Harvey y John Dawson, hicieron grandes fortunas adquiriendo minas de nitrato a muy bajo precio y posteriormente vendiéndolas a compañías capitalistas londinenses [33].

A lo largo de este período de expansión económica, la población británica en Chile siguió siendo relativamente pequeña. De acuerdo con el censo chileno, sumaban 1.934 personas en el año 1854, 3.092 en 1865, 4.109 en 1875 y 5.184 en 1885, e incluso estos totales estaban inflados, puesto que incluían a los irlandeses como británicos. Aproximadamente entre una cuarta parte y un tercio de los miembros de la comunidad británica eran navegantes o comerciantes y la mayor parte del resto eran artesanos o profesionales. Sus ocupaciones explicaban de qué manera estaban distribuidos geográficamente los pobladores británicos en Chile. Los contingentes más grandes se encontraban siempre en Valparaíso, el puerto principal de la nación y su segunda ciudad (después de Santiago) y, asimismo, terminal de un ferrocarril transandino. También había unos cientos de residentes británicos en Santiago, la capital de Chile, y en Concepción, que transportaba por vía marítima los productos procedentes de la región triguera que circundaba dicha ciudad. Hacia el norte, los centros mineros de Atacama y Coquimbo y, después de 1880, Tarapacá y Antofagasta, atrajeron una importante cantidad de artesanos británicos [34].

En los años inmediatamente posteriores a la independencia, una gran parte de los comerciantes ingleses que se establecieron en Chile lo hacían con la intención de quedarse en el país. Aun manteniendo sus lazos ingleses, aprendieron español, trabaron relación libremente con sus colegas chilenos e incluso, en algunos casos, se casaron con mujeres del país. Tal es el caso de Joshua Waddington (1792-1876), un socio de la firma intermediaria de Waddington, Templeman, que al-

[32] *Ibidem*, chs. 4, 5.
[33] *Ibidem*, pp. 181-183.
[34] *Ibidem*, pp. 12-13.

canzó un éxito comercial en los negocios relacionados con la minería y el comercio y que en la década de 1850 se convirtió en ministro del Tesoro. Asimismo, una figura igualmente prominente en la sociedad chilena fue Bartholomew G. Browne de Huth, Grüning, que llegó al Perú en 1822, contrajo matrimonio con una mujer perteneciente a una de las familias más poderosas del Perú y se trasladó en 1836. Entre los fundadores de las dinastías anglo-chilenas resulta fundamental señalar a George Edwards, un médico inglés, cuyo hijo, José Agustín de Dios Edwards Ossandón (1815-1878), se convirtió en el hombre más rico de Chile [35].

Pero como señalaba John Mayo, la mayor parte de británicos que vinieron posteriormente «consideraban el viaje como un mero tránsito y no tenían el propósito de establecerse de manera permanente». El hecho de ir a Chile simplemente para hacer dinero y después regresar a casa —cosa que hicieron muchos emigrantes— no implicaba que perdieran «la conciencia de ser británicos». Tan sólo una pequeña minoría se convirtieron en ciudadanos chilenos, puesto que, por ejemplo, en 1855, poco más del dos por ciento de la población británica del país se había naturalizado. Asimismo, resultaba muy extraño el casamiento con naturales de Chile. En lo que respecta a su lugar de residencia, estaban segregados en distritos tales como el Cerro Gordo de Valparaíso, conocido como «colina inglesa». Asimismo, tenían pocos contactos sociales con los chilenos y preferían desarrollar su propia vida institucional. Incluso antes de 1850, comenzaron a aparecer escuelas en donde la enseñanza se impartía en lengua inglesa y, a partir de 1867, la comunidad inglesa tuvo su propio periódico, en un principio el *Valparaíso West Coast Mail* y, posteriormente, el *Chilean Times* [36].

Sin embargo, los británicos tuvieron más dificultades para establecer sus propias iglesias. La constitución chilena no solamente reconocía el catolicismo como la religión nacional, sino que prohibía la celebración de servicios de distinto credo en público. En la práctica, existía un grado de tolerancia considerable. Ya en 1819, O'Higgins había accedido a los requerimientos de la comunidad británica para la compra de tierras con el propósito de establecer un cementerio propio y el per-

[35] *Ibidem*, pp. 6, 31, 59.
[36] *Ibidem*, pp. 13-14, 32-37, 47.

miso de enterrar sus muertos siguiendo los ritos protestantes. Por otra parte, hacia la década de 1840, dos iglesias protestantes inglesas —una anglicana y la otra, iglesia unionista disidente—, comenzaron su existencia en suelo chileno. Pero aun así, sólo se concedía autorización a sus congregaciones para realizar servicios en hogares privados, tales como la residencia del cónsul británico. Incluso en 1856, cuando los anglicanos de Valparaíso decidieron construir una nueva iglesia, se les conminó a que rodearan el edificio con paredes de madera, de manera que quedara oculto su carácter religioso a ojos de los paseantes. Esta fuente de roces y problemas siguió existiendo hasta 1865, cuando el Congreso promulgó una ley que permitía a los no-católicos celebrar oficios religiosos de forma pública y fundar escuelas para la educación de sus niños en los preceptos que marcaban su propia fe [37].

Comunidades británicas en el Brasil

Brasil, a pesar de ser el país más grande y más poblado de Latinoamérica, y durante gran parte del siglo XIX, el más próspero y políticamente el más estable, atrajo menos inmigrantes británicos que la Argentina y tan sólo unos pocos más que Chile. El hecho de que la esclavitud persistiese por más tiempo en Brasil que en ninguna otra parte del hemisferio Occidental, probablemente sirvió de impedimento para que los británicos se dirigiesen allí en grupos más numerosos. Brasil prohibió el tráfico de esclavos en 1850, y decretó una emancipación gradual en 1871. Pero hasta 1888, la institución no fue abolida totalmente. Además, el clima subtropical, la devastadora epidemia de fiebre amarilla de 1889, y las barreras de carácter lingüístico y religioso, reforzaron la llegada de grandes contingentes de emigrantes procedentes de Italia, Portugal y España, que conjuntamente conforman las tres cuartas partes de los inmigrantes que se dirigieron al Brasil en el período comprendido entre 1884 y 1939. Por contra, esto mismo contribuyó a hacer que la mayor parte de los emigrantes británicos se dirigieran hacia otros destinos.

[37] *Ibidem*, pp. 20, 28.

Aun en número muy reducido, los británicos que decidieron establecerse en el Brasil, ejercieron una influencia económica y cultural impresionante. Desde comienzos del siglo XIX, un porcentaje importante del comercio de importación y exportación brasileño estaba dirigido por firmas comerciales británicas. Hacia mediados de la década de 1840, las exportaciones brasileñas de azúcar, café y algodón estaban siendo controladas por firmas británicas tales como Saunders Brothers, Phipps Brothers and Co. y Edward Johnston and Co. La última de estas tres, fundada en 1842 por un londinense que había llegado a Río en 1821, y había contraído matrimonio con la hija de un plantador holandés, se convirtió a comienzos de la década de 1850 en la casa importadora más importante de Río de Janeiro dedicada a manufacturas de algodón procedentes de Gran Bretaña y, posteriormente, abrió sucursales en Bahía y Santos. Por otra parte, hacia mediados del siglo, el comercio anglo-brasileño comenzó a utilizar barcos de transporte exclusivamente británico. Los clipers americanos, que hasta el momento habían jugado un papel primordial en el comercio, perdieron terreno una vez que la Real Compañía de Vapores Correos inauguró la primera línea de vapores regular entre Inglaterra y Brasil en 1850, ejemplo seguido a principios de la década de 1860 por la compañía de Liverpool, Lamport and Holt. Determinados cambios producidos en las leyes comerciales inglesas permitieron ampliar el margen de maniobra de las firmas comerciales británicas para ofrecer facilidades crediticias, de las cuales dependía el negocio de importación y exportación. Esto facilitó la creación de una serie de bancos anglo-brasileños —comenzando con London and Brazilian Bank (1862) y el English Bank of Rio de Janeiro (1863)— con los cuales los comerciantes británicos estaban en estrecho contacto. Asimismo, la construcción del ferrocarril atrajo una considerable inversión de capital británico: por ejemplo, los principales ferrocarriles que interconectaban las áreas productoras de café habían sido financiados por los británicos que, al mismo tiempo detentaban su propiedad. Muchos sistemas de abastecimiento de aguas, alcantarillados y gaseoductos brasileños fueron construidos por ingenieros británicos y, a comienzos del siglo XX, se encargaron de modernizar los muelles de Río de Janeiro. Asimismo, los británicos contribuyeron de forma sustancial a la industrialización brasileña, invirtiendo su capital en minas, compañías azucareras, fábricas de zapatos, fábricas de harina y plantas textiles, además de aportar una cantidad conside-

rable de maquinaria y, al mismo tiempo, los conocimientos necesarios para manejarlas. Ciertamente, como había ocurrido en los Estados Unidos, los mineros, ingenieros, mecánicos, técnicos y cargos de esta clase que habían llevado consigo sus conocimientos tecnológicos al Brasil, jugaban un papel vital en la instrucción y la supervisión de las funciones que realizaba la población local en la aplicación de las nuevas técnicas de trabajo.

Al igual que ocurrió en otros países latinoamericanos, la comunidad británica en Brasil constituía una élite que materialmente vivía muy por encima de las posibilidades de aquellos con los que trabajaban y, asimismo, detentaban un puesto en la escala social mucho mejor que el que ocupaban en Inglaterra, con altos salarios, grandes casas y numerosa servidumbre. La comunidad, británica más numerosa estaba situada en Río de Janeiro, y en 1850, se estima que contaba con 400 residentes. Cuarenta años más tarde sumaban 1.300 personas. En otros puertos del Brasil, tales como São Paulo, Santos y Recife, también resulta posible encontrar comunidades británicas de tamaño considerable. Existe un grupo mucho menos numeroso, pero que ejemplifica una gran parte de las características propias de las comunidades británicas en el Brasil, que fue la próspera colonia que se desarrolló en el interior de Brasil en torno a la mina de oro más rica de Sudamérica, la Morro Velho en Nova Lima, Minas Gerais, cerca de la capital del actual estado de Belo Horizonte. Al contrario de lo que ocurrió con la gran mayoría de los inversionistas británicos que emplearon su dinero en financiar explotaciones mineras en Sudamérica, los propietarios de Morro Velho, la compañía minera de St. John d'el Rey, fundada por un grupo de comerciantes londinenses en 1830, alcanzó el éxito y durante 125 años, fueron los propietarios que proporcionaron más puestos de trabajo en la región de Minas Gerais. El grueso de la mano de obra era predominantemente de origen brasileño y, durante varias décadas, consistía fundamentalmente en grupos de esclavos blancos y mulatos. Pero los puestos de supervisión y dirección eran ocupados fundamentalmente por blancos, en su mayor parte traídos de Inglaterra por la propia compañía. En 1850, el número de empleados británicos sumaba 100 y en 1867, alcanzó los 165. Puesto que las familias británicas eran animadas a acompañar a los trabajadores al Brasil, el tamaño de la comunidad se duplicó. Sus miembros procedían de todas las comarcas del Reino Unido y, especialmente, destacaban los proceden-

tes de las regiones mineras, tales como Cornwall. Después del desastroso incendio de 1867, la mina de Morro Velho tuvo varios años malos y la compañía envió de vuelta a casa a algunos mineros británicos. Pero el nombramiento para el cargo de superintendente en 1884, de un natural de Cornwall, descendiente de escoceses, George Chalmers, significó un cambio fundamental. Chalmers revitalizó la mina y en los cuarenta años siguientes la convirtió en una de las más rentables de todo el mundo.

Al igual que ocurría con sus compañeros dispersos por el continente sudamericano, los británicos establecidos en Morro Velho eran fundamentalmente expatriados antes que inmigrantes, permaneciendo al margen de la sociedad brasileña y procurando mantener su herencia lingüística y cultural. La naturaleza dual de la sociedad que se formó en Morro Velho, se reflejaba en el hecho de que a los empleados británicos se les pagaba en libras esterlinas, mientras que los trabajadores brasileños recibían sus salarios en la moneda local. En lo que respecta al alojamiento, también éste se hacía de manera separada, y los británicos generalmente estaban hospedados todos juntos en la Casa Grande y el Retiro. Sus vecinos se referían a ellos como la «colonia inglesa». Asimismo, la existencia de la iglesia anglicana, la compañía escolar inglesa para los hijos de los empleados británicos y una serie de equipos deportivos exclusivos que practicaban el fútbol, poseían campos de cricket y piscinas, marcaban finalmente la diferencia.

Sin embargo, tras el estallido de la Primera Guerra Mundial en Europa en 1914, la comunidad comenzó a declinar gradualmente. En un intento por reducir los costes de mano de obra que tenía la compañía, se siguió una política tendente a reemplazar los trabajadores británicos por brasileños y, consecuentemente, el número de trabajadores británicos fue descendiendo lentamente. En la década de 1950, el control de la compañía pasó a manos de los Estados Unidos y los antiguos propietarios británicos y una gran parte de la comunidad se marcharon. Los pocos supervivientes y sus hijos, privados de la existencia de escuelas inglesas, así como de otras instituciones sociales y, habiendo vivido toda su vida en Brasil, perdieron gradualmente el contacto con su herencia anglosajona y se convirtieron en *morrovelhenses*.

Imperialismo y dependencia

El rol de las empresas británicas —y de las empresas extranjeras en general— en el desarrollo de Latinoamérica, ha sido durante mucho tiempo un tema que ha suscitado gran controversia. Algunos especialistas, a menudo inspirados por un nacionalismo latinoamericano de carácter económico y cultural, han dictado veredictos muy desfavorables acerca del imperialismo comercial británico, considerando que destaca por su carácter destructivo y explotador y que, asimismo, animaba al desarrollo de economías excesivamente dependientes de la exportación de materias primas. Sin embargo, estudios más recientes han llevado a conclusiones menos radicales. Dichos estudios valoran la capacidad comercial y organizativa británica, el traslado de tecnología británica a Latinoamérica y el rol desempeñado por los empresarios británicos en la promoción de la industrialización. Asimismo, argumentan que, dado que las necesidades que tenía la región de capital y conocimientos extranjeros, los británicos no tuvieron ganancias totalmente desproporcionadas a sus inversiones ni tampoco cobraron precios extorsionadores por sus servicios. En donde sí resulta imposible obviar sus responsabilidades, de acuerdo con detallados estudios comerciales acerca de las empresas británicas realizados recientemente, fue en el hecho de que se quedaron más tiempo de lo que resulta conveniente y que actuaron como un freno, más que como un acicate, para ayudar al desarrollo económico de Latinoamérica.

X

EL PERÍODO DE LAS RESTRICCIONES, 1920-1990

El bloqueo a la entrada en el Nuevo Mundo

Poco después de que terminara la Primera Guerra Mundial, la era de las migraciones libres llegó a su fin. Los Estados Unidos, principal centro de atracción para los europeos durante los tres siglos anteriores, cerraron prácticamente sus puertas a los nuevos emigrantes. Hasta entonces, la legislación de inmigración americana sólo prohibía la entrada, evidentemente, a las categorías de inmigrantes no deseables, tales como los convictos, los dementes, las prostitutas, los polígamos, los anarquistas, los indigentes y las personas que padecían enfermedades contagiosas.

Pero desde finales del siglo XIX, cuando el este de Europa y el Mediterráneo se convirtieron por primera vez en las fuentes principales de inmigración a los Estados Unidos, los americanos empezaron a dudar si los «nuevos» inmigrantes de estas regiones eran distintos y supuestamente inferiores de sus predecesores, y si eran capaces de adaptarse a las condiciones norteamericanas.

En la década de 1890, se desarrolló un movimiento organizado que demandaba la existencia de restricciones más severas y, debido a la atmósfera ultra-nacionalista que había generado la Primera Guerra Mundial y la Alarma Roja (?) de la posguerra, se impusieron finalmente dichas restricciones.

Con el fin de estabilizar la composición étnica norteamericana, se aprobaron leyes que restringían severamente la afluencia desde el sudeste europeo y Asia, mientras que permitían la inmigración proceden-

te del norte y occidente de Europa, que era sometida a un control relativamente escaso [1].

La prueba de alfabetismo que constituyó un requisito para ingresar al país, introducida en 1917, tras demostrar su escasa efectividad a este propósito, provocó que el Congreso adoptara medidas en 1921 y 1924, que daban lugar a un principio totalmente novedoso que consistía en la restricción numérica. Esta legislación, que alcanzó su pleno vigor en 1929, creó un límite anual de 150.000 personas en la inmigración procedente de todos los lugares que no perteneciesen a Occidente; además, dividía esta cantidad en «cuotas» para cada nación, en proporción a su contribución estimada a la población existente en los Estados Unidos. Mientras que los países de la «nueva» inmigración, tales como Italia, Polonia y Grecia, tenían asignadas cuotas anuales muy limitadas que permitían el ingreso de entre 2.000 y 6.000 personas, a los países de «antigua» inmigración, tales como Gran Bretaña, Irlanda y Alemania, les correspondían cuotas mucho más elevadas. En vista de que la contribución de Gran Bretaña a este respecto era la mayor, su cuota era la más elevada: 65.721. Durante la Gran Depresión de la década de 1930, cuando millones de personas habían perdido sus empleos en los Estados Unidos, las autoridades americanas tomaron medidas para reducir la inmigración aún más, especialmente mediante la más rigurosa aplicación de una cláusula de la Ley de Inmigración de 1917, que prohibía la admisión de personas que podían, supuestamente, convertirse en carga pública. Con el retorno de la prosperidad, el sistema de cuotas en base a la nacionalidad había permanecido, no obstante, inalterado. Éste continuó siendo la base de la política de inmigración americana hasta 1965, cuando fue sustituida por un sistema de prioridades y preferencias que no favorecía a las nacionalidades en particular, sino a los parientes de los ciudadanos norteamericanos y a las personas que poseían conocimientos especializados y cualificados. Aun así, el límite numérico en la admisión se mantuvo hasta la fecha [2].

Otros países del Nuevo Mundo que recibían inmigrantes —y otros lugares, por la misma razón— pronto siguieron el ejemplo de los Esta-

[1] J. Higham, *Strangers in the Land: Patterns of American Nativism, 1860-1925* (New Brunswick, New Jersey, 1955).

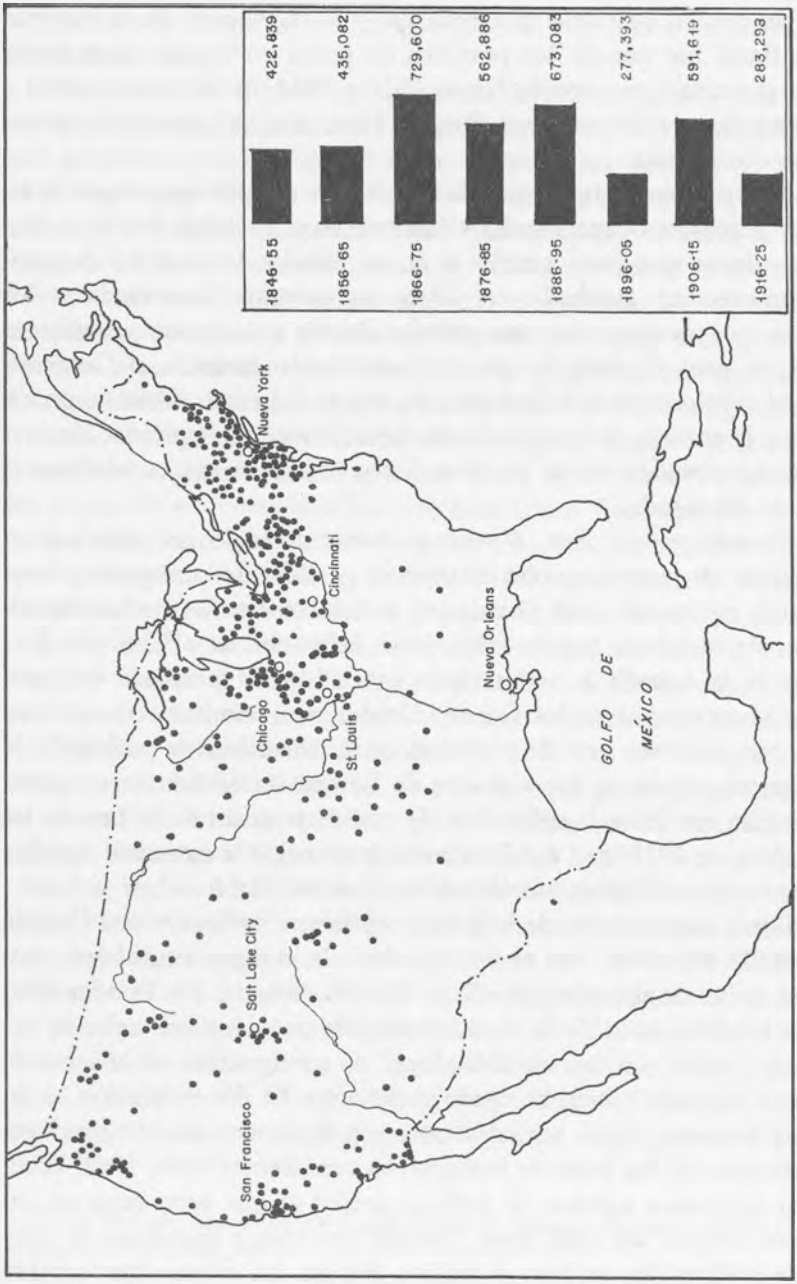
[2] M. A. Jones, *American Immigration,* 2nd ed. (Chicago, 1992), ch. x.

dos Unidos en cuanto a la limitación y la regulación de la inmigración. Brasil fue uno de los primeros en poner en marcha estas medidas. Las restricciones aprobadas en 1921 y 1924 prohibían la entrada a las personas con limitaciones físicas o bien, con enfermedades incurables o contagiosas.

Posteriormente, fue aprobado un decreto en 1930 que imponía diversos requisitos ocupacionales y financieros y, en 1934, Brasil estableció un límite numérico, similar al de los Estados Unidos. En Argentina, un decreto aprobado en 1916 no permitía la entrada a los inmigrantes incapacitados para trabajar debido a cualquier impedimento físico, pero en vista de que la Constitución prohibía al Gobierno Federal restricciones a la inmigración, no se aplicaron limitaciones directas a la entrada de extranjeros, incluso durante la depresión. Sin embargo, las elevadas cuotas de desembarco redujeron sustancialmente el número de llegadas.

Canadá por su parte, a pesar de haber decidido no participar en el sistema de cuotas, aprobó durante el período de entreguerras leyes similares en cuanto a sus propósitos, e incluían muchas de las disposiciones de la misma índole, tales como la prueba de alfabetismo y el cierre de la entrada a ciertas clases específicas de personas «indeseables». Mientras que en los Estados Unidos, el desembarco de los asiáticos, gracias a una serie de pretextos, estaba virtualmente prohibido, la inmigración desde el sur y el este de Europa había sido severamente restringida mediante la aplicación de una disposición de la Ley de Inmigración de 1919, que daba autoridad para negar la entrada a aquellas personas que resultaban «inadecuadas» o «inasimilables».

Otras disposiciones de la misma ley fueron utilizadas por Canadá durante la depresión, con el fin de reducir la inmigración, incluso desde los países angloparlantes —Gran Bretaña, Irlanda, los Estados Unidos y los Dominios de la Commonwealth poblados por colonos europeos— a los que las sucesivas leyes de inmigración canadiense de 1910 en adelante habían otorgado preferencia. La discriminación en favor de los inmigrantes angloparlantes siguió siendo, no obstante, una característica de las leyes de inmigración canadienses hasta 1962, cuando en un brusco cambio de política similar al que tuvo lugar en los Estados Unidos tres años antes, Canadá procedió a abandonar el sistema de preferencias en base al origen. Adoptó un sistema que admitía



Emigración a Estados Unidos desde Inglaterra, Gales y Escocia.

a los inmigrantes de cualquier país, siempre y cuando demostrasen determinadas capacidades [3].

La política restrictiva de los países que recibían inmigrantes habría sido suficiente para reducir la afluencia transatlántica desde Gran Bretaña a niveles inferiores a los prevalecientes en el período anterior a la guerra. Mientras que la cuota de 65.721 inmigrantes asignada a Gran Bretaña por la Ley de Inmigración de 1924 de los Estados Unidos era generosa en comparación con las cuotas otorgadas a otros países, no fue suficiente para el número real de emigrantes británicos en 1911 (83.495). Resulta evidente que existieron otros motivos que emanaron del seno de la propia Gran Bretaña para el declive migratorio de posguerra, teniendo en cuenta el hecho de que los emigrantes británicos no habían utilizado plenamente las cuotas que les habían sido asignadas. Durante finales de la década de 1920, la emigración británica a los Estados Unidos alcanzó un promedio muy inferior a 20.000 por cada año, es decir, menor a la década de 1830. El hecho de que la gran mayoría de emigrantes escogieran fundamentalmente destinos dentro de los confines del Imperio, como Canadá, Australia, Nueva Zelanda y África, sólo explica parcialmente este fenómeno. La realidad demuestra que, al igual que el resto de los países europeos noroccidentales, el potencial británico de emigración había disminuido. Su índice de natalidad se encontraba en descenso y el crecimiento de la población presentaba una desaceleración. Las pérdidas de la guerra habían diezmado la proporción de varones jóvenes en el país, quienes desde siempre, habían constituido un elevado porcentaje entre los emigrantes: durante la guerra murieron 750.000 soldados británicos e irlandeses y otro millón y medio se vieron perjudicados físicamente por los bombardeos o los gases.

Sin embargo, aunque que la emigración desde Gran Bretaña en la década de 1920 era inferior a la correspondiente al período anterior a la guerra, seguía siendo sustancial. En el año récord de 1913, las salidas habían alcanzado un total de 389.394, la cota máxima de posguerra ascendía a 256.000 en 1923. En la década de 1901-1910, la emigración se estimó en 1.816.618; en 1920-1929, llegó a 1.185.952. La

[3] J. Porter, *The Vertical Mosaic: An Analysis of Social Class and Power in Canada* (Toronto, 1965), p. 68n.

emigración debió su reactivación inicial a la caída del auge económico de posguerra, que tuvo lugar entre 1920 y 1921. El desempleo ascendió a más de 2 millones y mantuvo el mismo nivel: nunca descendió a una cantidad inferior a 1 millón hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial. La legislación social de Lloyd George, en especial, lo referente a la extensión del seguro de desempleo y la introducción de un subsidio para las personas a cargo de los trabajadores, acalló en cierta medida parte del descontento; sin embargo, existía una miseria crónica en las áreas industriales más antiguas, tales como Lancashire, el área de Tyne-Tees, el sur de Gales y Escocia, que se había profundizado en las minas de carbón, la industria textil, los astilleros y la ingeniería, y cuyos mercados menguaban frente a la competencia extranjera. Escocia, en particular, se vio severamente afectada. Entre 1923 y 1939, el índice europeo escocés nunca fue inferior a un 10 por ciento, pero siempre superó al de Gran Bretaña en su conjunto. No resulta sorprendente que la emigración escocesa ascendiese a niveles nunca antes alcanzados durante la década de 1920, cuando el índice de salidas hacia todos los destinos, incluyendo Inglaterra, era 16 veces mayor que los de Inglaterra y Gales [4].

La colonización imperial: fase final

La inclinación de los emigrantes británicos a establecerse en los territorios del Imperio, en lugar de partir hacia los Estados Unidos, lo cual se manifestó en primera instancia durante la era eduardiana, se intensificó durante el período posterior a la Primera Guerra Mundial. Durante la década de 1920, un 65 por ciento de éstos eligió afincarse en los Dominios: Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Sudáfrica, Kenia y Rhodesia. En los años de depresión de la década de 1930, esta proporción descendió a un 47 por ciento, pero una vez que la emigración despuntó tras la Segunda Guerra Mundial, la preferencia por los países del Imperio se reafirmó y adquirió un carácter más marcado con el

[4] Ch. L. Mowat, *Britain Between the Wars, 1918-1940* (London, 1955) pp. 126, 127-128, 226, 274-275; J. G. Kyd, *Scottish Population Statistics* ... (Edinburgh, 1952), pp. 21-24.

transcurso de las décadas. En la década de 1970, sólo un 6 por ciento de los emigrantes británicos eligieron los Estados Unidos; la mayoría de los restantes se encaminaron a los países pertenecientes a la Commonwealth, especialmente a Australia y Canadá.

Durante la guerra contra los bóers, muchos británicos se cuestionaron la idea de Imperio, pero entre 1914 y 1918, la cooperación de Gran Bretaña con los Dominios durante la guerra, así como la llegada de grandes contingentes de tropas desde Canadá, Australia, Nueva Zelanda y otros lugares del Imperio, con el fin de ayudar a la Madre Patria en la lucha europea, contribuyeron a que la nación adoptara una mentalidad imperial. Durante los años de entreguerras, el nuevo interés popular por el Imperio encontró una gran variedad de manifestaciones: la celebración del Día del Imperio, las Semanas Imperiales de la Compra y quizás de manera más sorprendente, la Exposición Imperial Británica de 1923, la mayor exhibición desde 1851, a la cual asistieron más de 17 millones de personas [5].

La Primera Guerra Mundial también contribuyó a elevar el interés oficial por el Imperio y en particular, situó los nuevos programas para la migración imperial asistida por el gobierno en los debates sobre la reconstrucción de posguerra. Hasta entonces, tal como hemos mencionado anteriormente, el estado soló realizaba limitados y esporádicos esfuerzos para fomentar y patrocinar la emigración. El gobierno de Lord Liverpool había realizado, tras las guerras napoleónicas, esfuerzos en este sentido, con el propósito de establecer pequeños grupos de emigrantes en Sudáfrica y la Norteamérica Británica: bajo la enmienda de la Ley de los Pobres de 1834, las Juntas de Tutores habían asistido a varios miles de indigentes en la emigración y el Consejo Local Gubernamental, encargado de la ayuda social después de 1871, hizo otro tanto. De otra manera, los gobiernos sólo se preocupaban de forma marginal de las masas de emigrantes desposeídos. Las Leyes de Pasajeros regulaban las condiciones de los pasajeros de tercera clase, mientras que la Oficina de Información para los Emigrantes, establecida en 1886, aconsejaba a los futuros emigrantes en todo lo relacionado con las

[5] B. L. Blakeley, «The Society for the Oversea Settlement of British Women and the Problems of Empire Settlement, 1917-1936», *Albion,* vol. 20, n.º 3 (Fall, 1988), pp. 421-422; J. M. MacKenzie, *Propaganda and Empire: The Manipulation of British Public Opinion, 1880-1960* (Manchester, 1984), pp. 8-11.

oportunidades y condiciones existentes en ultramar. La Primera Guerra Mundial trajo consigo una sorprendente reactivación de la emigración. La colonización imperial, patrocinada y financiada por el gobierno, se convirtió en la consigna de la política migratoria. Entre 1922 y 1929, bajo un coste de varios millones de libras, el gobierno ayudó aproximadamente a 369.000 personas a emigrar, alrededor de un tercio del total [6].

Durante los años previos a 1914, un grupo organizado a favor de la colonización imperial, representado por organismos tales como el Instituto Real de la Colonia, había realizado campañas para canalizar sistemáticamente la inmigración a los países del Imperio. La guerra y sus secuelas otorgaron a estos beligerantes luchadores nuevas municiones. Sus portavoces, como el conde de Grey, presidente del Instituto Real de la Colonia, así como el novelista H. Rider Haggard, pudieron capitalizar la preocupación oficial y pública sobre la seguridad de los mercados de ultramar, las rutas comerciales y la defensa imperial, e incluso, en mayor medida, el temor sobre la inquietud social que podía generar el desempleo tras las desmovilizaciones. De acuerdo con los imperialistas, la colonización imperial asistida por el estado serviría para solucionar todos estos inconvenientes, además de promover la unidad imperial y la solidaridad racial entre los dominios poblados por habitantes de raza blanca. Además, junto con la política de preferencia comercial imperial, ésta garantizaría el suministro de alimentos y materia prima de Gran Bretaña y le proporcionaría mercados en expansión para sus productos de manufactura. Durante la guerra, el grupo a favor del imperialismo intensificó las presiones para la creación de una política más activa a este respecto, y sus posturas fueron escuchadas en 1917, gracias al informe del Comité para la Colonización Imperial designado por el gobierno, con el propósito de examinar el asunto relacionado con la ubicación de los soldados después de la guerra. Tras afirmar que

> si faltan oportunidades dentro de las fronteras de la nación, el gobierno de la nación debería ayudar y no obstaculizar (a los emigrantes) en su travesía hacia otros lugares del Imperio,

[6] I. M. Drummond, *British Economic Policy and the Empire, 1919-1939* (London, 1972), pp. 28-37; Mowat, *op. cit.*, p. 226; S. Constantine, ed., *Emigrants and Empire: British Settlement in the Empire between the Wars* (Manchester, 1990), pp. 2-4.

el comité siguió recomendando la creación de una autoridad centralizada para la emigración con mayores poderes para su regulación y dirección. El proyecto de Ley de Emigración de 1918, el cual bien podía haber creado las condiciones para la formación de dicho comité, fue bloqueado por los intereses de los agentes de pasajeros y de la clase trabajadora; sin embargo, esto constituyó sólo un revés temporal. Después de que Lloyd George reorganizara su Gobierno de coalición, después del armisticio y el *coupon election de 1918*, designó a dos importantes defensores de la colonización imperial para la Oficina Colonial, desde donde éstos pudiesen implementar sus ideas. Se trataba de Lord Milner, quien ocupó el cargo de Secretario Colonial, y Leopold Amery, quien, tras la insistencia de Milner, asumió la subsecretaría. Al haber detentado el cargo de Alto Comisionado para Sudáfrica después de la guerra contra los bóers, Milner se encontraba familiarizado con la problemática de la reconstrucción durante la posguerra y había creado un programa —poco exitoso, tal como pudo observarse más adelante— para establecer un extenso número de británicos en los bastiones bóers del estado de Transvaal y el estado libre de Orange. Pero fue su lugarteniente Amery quien representaba la fuerza motriz que estaba tras la política de colonización imperial durante la década de 1920. Amery declaró que la razón fundamental de su contribución respondía al interés por reducir el desempleo, fortalecer la defensa del Imperio, así como los lazos imperiales. Así pues, tras haber ideado un ambicioso programa, persuadió al gabinete a aceptarlo, a pesar de las reservas manifestadas por el Tesoro [7].

Después de ocupar el cargo de Secretario Colonial, Milner rápidamente reactivó el comité de supervisión gubernamental de la emigración, tras el fracaso de la enmienda de la Ley de Emigración de 1918, ofreciendo a Amery la presidencia. El comité para la colonización de ultramar (OSC) —tras su segunda y reciente cristianización—, que contaba con representantes de distintos departamentos gubernamentales, intereses de las compañías navieras, sindicatos y sociedades que obraban en torno a la emigración de las mujeres, este organismo trazó un programa de pasajes gratuitos para los dos grupos que Amery había escogido para su asistencia: mujeres solteras y ex-militares. Al igual que

[7] Drummond, *op. cit.*, pp. 77-80.

muchos de sus contemporáneos, a Amery le preocupaba que la pérdida de un número tan elevado de hombres hubiese acentuado la preponderancia de mujeres en la población —el censo de 1921 reveló que éste había aumentado a 1.750.000—, así como el hecho de que los nuevos canales de empleo para las mujeres creados durante la guerra dejarían de existir en cuanto ésta finalizase, así como el que tres millones de soldados desmovilizados se reintegraran en la fuerza laboral. La emigración organizada de las mujeres hasta entonces había constituido una iniciativa de carácter preponderantemente privado, pero en junio de 1919, las principales sociedades de emigración de mujeres se reorganizaron bajo el auspicio de la OSC, bajo el nombre de Sociedad de Mujeres Británicas para la Colonización en Ultramar (SOSBW). Este organismo de carácter híbrido, que hacia el exterior representaba a una coalición de organizaciones benéficas independientes, pero que se trataba, en realidad, de un organismo cuasi-gubernamental con oficinas dentro del edificio de la OSC y que, además, recibía un subsidio del Tesoro, serviría de instrumento para la selección y asentamiento de mujeres emigrantes en los distintos destinos del Imperio durante el período de entreguerras [8].

Después de que la emigración de las mujeres pasó a manos de la SOSBW, la OSC pudo concentrarse en el problema de los ex-militares, a quienes había sido ofrecida una subvención del gobierno, no tanto en calidad de gratificación por su servicio militar, sino como un medio para evitar el desempleo masivo que, de forma anticipada, comenzaba a expandirse, así como el descontento. En un principio, Lloyd George no manifestó gran interés por los planes de Amery, pero en cuanto el desempleo de los ex-militares creció de forma alarmante en 1920, surgieron informes sobre la existencia de un «espíritu revolucionario y de descontento» entre los desempleados con licencia absoluta y Lloyd George otorgó una extensión de dos años a la duración del programa de pasajes gratuitos, el cual abarcaba inicialmente, en 1919, un período de un año. Éste proporcionaba pasajes gratuitos de tercera clase para los ex-militares y las mujeres —junto con las personas a su cargo— que se encaminasen a los dominios de su elección. Sin embargo, los aspi-

[8] Blakeley, *loc. cit.;* D. Kennedy, «Empire Migration in Post-War Reconstruction, 1919-1922», *Albion,* vol. 20, n.° 3 (Fall, 1988), pp. 403-419.

rantes debían ser aceptados por el país de acogida. Esta condición dejó de constituir una mera formalidad. Australia y Nueva Zelanda impusieron estrictas condiciones de ingreso; Sudáfrica implementó restricciones aún más severas y Canadá, capaz de absorber un número mayor que cualquier otro dominio, sólo cooperó de forma reticente. Este último insistía en estar en capacidad de escoger el tipo de emigrantes que decididiese admitir y, en la práctica, limitó el cupo a los trabajadores agrícolas, las trabajadoras domésticas y las personas que desempeñarían trabajos garantizados. Menos de un tercio de los aspirantes a emigrar bajo este programa recibieron la aprobación de los dominios, y a pesar de que la OSC había previsto el desplazamiento de aproximadamente 450.000 ex-militares junto con sus familias, la cifra final correspondiente a los tres años que duró el programa (1919-1922) sólo ascendió a 86.027. De éstos, 50.925 (59,2 por ciento) partieron hacia Australia y Nueva Zelanda; Canadá albergó a 26.905 (31,3 por ciento), dos tercios de los cuales eran mujeres y niños [9].

A pesar de que los resultados del programa que extendía pasajes gratuitos a los ex-militares no cubrió las expectativas, al haber pocos indicios de un efecto considerable en la reducción del desempleo, y aún menos en el desarrollo del Imperio y su defensa, la opinión dentro del Parlamento y en el ámbito nacional se situó decididamente en favor de la emigración imperial asistida. Una de las razones era la profundización de la crisis del desempleo de 1921-1922 y la comprobación de que, sin la ayuda del gobierno, no existían posibilidades de alcanzar niveles de emigración suficientemente elevados que constituyesen una válvula de escape. La segunda razón consistía en que la guerra había acostumbrado a los británicos a que el gobierno ejerciera un importante control sobre sus vidas. Así pues, cuando Milner y Amery propusieron en septiembre de 1921 la extensión del programa de pasajes gratuitos a todos los emigrantes necesitados y la adopción, con la colaboración de los dominios, de un proyecto exhaustivo de colonización de los territorios del Imperio, así como la supervisión imperial de las emigraciones —asunto que ya había sido tratado en la Conferencia Imperial de 1921—, el gabinete demostró receptividad a sus propuestas.

[9] K. Fedorowich, «The assisted emigration of British ex-servicemen to the dominions, 1914-1922», in Constantine, *op. cit.*, pp. 45-71.

Se proyectó una medida que posteriormente adquirió el carácter de ley —la Ley de Colonización Imperial de 1922—, cuyo propósito era «crear mejores disposiciones para desarrollar las Colonias Británicas en los Dominios de Su Majestad». Esta ley comprometía al gobierno británico a destinar para la emigración una cantidad de hasta tres millones de libras por año durante los catorce años subsiguientes, con la condición de que al menos la mitad del coste de cualquier programa fuese asumido por otras entidades, fuesen éstas de carácter público o privado, tanto en el Reino Unido como en los dominios. Este drástico giro en la política era aún más notorio por el hecho de ocurrir en un momento de fuertes restricciones financieras, cuando el hacha de Geddes realizaba profundos recortes en casi todos los gastos restantes del gobierno [10].

La Ley de Colonización Imperial dio innumerables problemas a sus autores. Durante los nueve años en los que permaneció en vigor (1922-1931), aproximadamente 405.230 personas recibieron ayuda para emigrar a ultramar, pero esto sólo representó un 36 por ciento de la emigración total a los dominios durante dicho período, constituyendo una cifra insignificante en comparación con las previsiones de Amery, que ascendían a varios millones de personas restablecidas en los vacíos acres del Imperio. A pesar de grandes esfuerzos, los sucesivos gobiernos británicos nunca pudieron emplear siquiera la mitad de sus presupuestos para la colonización imperial, incluso durante el año récord de 1927. El éxito de la estrategia de colonización imperial dependía de la cooperación activa de los gobiernos del Dominio, pero en realidad, los planes de asistencia sobre los pasajes y la colonización de las tierras propuestos por el gobierno británico originaron reacciones diversas y contradictorias. En todos los dominios, la inmigración constituía un tema delicado y en la creación de la política a seguir, los gobiernos de Canadá, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica se veían obligados a tener en cuenta los conflictivos puntos de vista de los intereses políticos, económicos y étnicos de sus rivales. Incluso Australia y Nueva Zelanda, quienes recibieron a la mayor parte de estos emigrantes, apoyados por la Ley de Colonización Imperial, no estaban dispuestos a aceptar sin más los planes formulados en Whitehall. En Sudáfrica, el naciona-

[10] Williams, *loc. cit.*, pp. 37-42.

lismo afrikaner frustró completamente el intento de colonización imperial de dicho programa.

La reacción del Canadá fue inicialmente ambivalente. La guerra había despertado sentimientos de solidaridad imperial en el dominio y, además, existía una preocupación que consistía en que, debido a la reciente inmigración desde el este de Europa como de los Estados Unidos, la proporción de la población de orígenes británicos había descendido a menos de la mitad. Así, muchos canadienses consideraron Gran Bretaña como una continua fuente de inmigrantes que preservaría la orientación británica del dominio. Sin embargo, la experiencia del Canadá en la inmigración asistida durante el siglo XIX no resultaba del todo apaciguadora. Muchas de aquellas personas que recibieron ayuda por parte de organismos benéficos resultaron una carga antes que una ventaja. Además, el nacionalismo emergente en el Canadá albergaba sospechas ante cualquier elemento que recordase el antiguo imperialismo y estaba dispuesto a descartar el programa de colonización imperial, que servía para trasvasar la población desempleada de Gran Bretaña al Canadá, en donde ya existía una aguda recesión de posguerra. El gobierno de Mackenzie King, algunos de cuyos miembros compartían estos recelos, no demostró entusiasmo alguno por las ideas de Amery y, a pesar de confirmar su participación en la colonización imperial, lo hizo de forma reticente y casi mezquina [11].

Tras extensas negociaciones, en 1923, Canadá estuvo de acuerdo en ofrecer una asistencia limitada —ésta consistía, por lo general, en préstamos para el pasaje— a tres distintas categorías de inmigrantes británicos: sirvientes domésticos, trabajadores agrícolas reclutados por los granjeros canadienses y niños de 8 a 14 años de edad, asistidos por una sociedad benéfica. A mediados de la década de 1920, el gobierno del dominio, a pesar de mostrarse cauto con respecto al plan de pasajes asistidos, concluyó finalmente que Canadá necesitaba aumentar el nivel existente de inmigrantes. Con la reactivación de la economía, sobrevino la escasez de mano de obra, puesto que los canadienses, gracias al trato especial de que gozaba el hemisferio Occidental en la aplicación del sistema de cuotas, se dirigían en masa a los Estados Unidos,

[11] J. A. Schultz, «Canadian Attitudes toward Empire Settlement, 1919-1930», *JICH*, vol. 1, n.º 2 (Jan. 1973), pp. 237-239.

alcanzando un índice de 60.000 por año. Además, creció la preocupación por el hecho de que Canadá era el último frente a Australia y Nueva Zelanda en la carrera por acoger emigrantes británicos. En consecuencia, el gobierno del dominio adoptó numerosas medidas para potenciar la inmigración británica. Bajo el «Plan de las 3.000 Familias», introducido en 1924, procedió a proporcionar granjas a aquellas familias con experiencia agrícola, mientras que el gobierno británico les otorgaba fondos para la compra de animales y maquinaria. El plan había sido enormemente elogiado, pero los esfuerzos británicos por extender su aplicación no prevalecieron ante la postura canadiense frente a los experimentos a gran escala. Un programa de entrenamiento para sirvientes domésticos del sexo femenino, iniciado en 1926, atrajo a 18.790 mujeres jóvenes; sin embargo, aproximadamente un 10 por ciento de éstas regresaron voluntariamente a su tierra de origen o fueron deportadas. Del mismo modo, otras iniciativas corrieron una suerte precaria. El Plan de Asentamiento y Entrenamiento para Jóvenes Varones, financiado en conjunto por Londres y Ottawa, atrajo relativamente a pocos jóvenes británicos. Un plan de casas de campo que suministraría alojamiento a las familias británicas mientras que éstas aprendían las labores agrícolas, sucumbió debido a una financiación poco estable. El Plan de Cosechadores de 1928, que implicaba el envío de mineros británicos desempleados para realizar trabajo estacional en los campos de trigo del oeste de Canadá, constituyó un total fracaso; en lugar de buscarse un empleo permanente en Canadá, tal como Amery habría deseado, cuatro quintas partes de los 8.500 hombres regresaron al Reino Unido. Los canadienses, al creer que en muchos de los casos se trataba de holgazanes inconformes, se alegraron profundamente al deshacerse de dicha carga [12].

A finales de la década de 1920, los canadienses adquirían un sentido cada vez más crítico en cuanto a la calidad no sólo de los cosechadores, sino de los emigrantes asistidos en general, cuya inmensa mayoría —según se argumentaba— carecía de independencia, habiéndose acostumbrado en su tierra natal a esperar un subsidio del Estado o cualquier tipo de asistencia. En lugar de enviar al Canadá a las me-

[12] Schultz, «Canada and Empire Settlement, 1918-1939», in Constantine, *op. cit.*, pp. 159-165.

jores familias británicas, según las protestas y las críticas de los canadienses, la Ley de Colonización Imperial había promovido la emigración de las peores familias, muchas de las cuales incluían personas mental o físicamente incompetentes. Éstas no eran las únicas críticas. Mientras que los sindicatos consideraban la emigración asistida un intento por atraer mano de obra barata, los empresarios temían por la huelga general de 1926 ocurrida en Gran Bretaña, que propiciaría el ingreso de sindicalistas militantes al país. Incluso antes de la recesión de 1929, el interés canadiense en la colonización imperial que, para empezar, nunca había sido excesivo, se había desvanecido por completo. Después de que un comité selecto examinara el asunto de la inmigración en 1928, el gobierno del dominio estableció un nuevo sistema de inspección médica y restringió aún más el sistema de los permisos. Además, puso fin al «Plan de las 3.000 Familias». Amery realizó un último intento por salvar el programa, pero su éxito sólo consistió en persuadir a Canadá a que aceptara la propuesta británica de reducir el coste del pasaje de los emigrantes a 10 libras. Canadá ya había dejado de participar activamente en la colonización asistida incluso antes de que el dominio anunciara formalmente su fin en marzo de 1930 [13].

A principios de la década de 1930, cuando los diversos planes de asistencia fueron eliminados, éstos ya habían permitido la emigración de aproximadamente 200.000 británicos, cerca de un tercio de la emigración. El Plan de Colonización para los Soldados movilizó a más de 26.000 y la Ley de Colonización Imperial, a 107.084. Otros 58.000 emigrantes se vieron beneficiados por el plan de reducción del coste del pasaje a 10 libras durante los tres años en que fue implementado (1929-1931). Se trata de cifras significativas, sin embargo, posiblemente un gran porcentaje de los que recibieron asistencia hubiesen emigrado en cualquier caso, aunque no necesariamente hacia Canadá. De todas maneras, el sueño de Amery, que consistía en una colonización a gran escala, nunca se realizó. La mayor parte de los 10.000 jóvenes que viajaron al Canadá en calidad de aspirantes a granjeros se establecieron en las ciudades y, a pesar de que un 60 por ciento de las 3.500 familias británicas rurales bajo el auspicio del plan de 1923, permanecían aún en dichas tierras en 1932, muchas abandonaron el territorio durante la depresión.

[13] *Ibidem*, pp. 165-169.

El gobierno se encontraba igualmente contrariado debido a sus esfuerzos por promover la emigración de mujeres a gran escala. La SOSBW, organismo al que fue asignada esta tarea, descubrió que incluso cuando las aspirantes eran alejadas de la posibilidad de matrimonio en Canadá, las mujeres solteras eran difíciles de reclutar. Al igual que los demás dominios, Canadá mostraba especial avidez por atraer sirvientes domésticos y finalmente prestó ayuda a las mujeres jóvenes dispuestas a desempeñar dichas tareas. Pero incluso en la propia Gran Bretaña, las sirvientes eran difíciles de encontrar debido al descenso de la población rural y los cambios que experimentaba el modelo ocupacional de las mujeres. Además, las defensoras del sufragio femenino, como Emmeline Pankhurst y su hija Sylvia, plantearon abiertas objeciones a la emigración de mujeres jóvenes en calidad de «simples esposas, sirvientes domésticas y esclavas». Sentimientos similares explican la hostilidad de los dirigentes sindicales de sexo femenino hacia la emigración de las mujeres promovida por el gobierno [14].

Durante mucho tiempo, la emigración infantil y juvenil había sido competencia de sociedades benéficas de carácter voluntario, incluso después de la guerra. Sin embargo, la magnitud de estos desplazamientos, al menos hacia Canadá, que hasta entonces había recibido a la mayoría de los niños emigrantes, alcanzó las mismas cifras que caracterizaron el período anterior a la Primera Guerra Mundial. Australia mantenía una competición en ascenso, mientras que Canadá era objeto de una publicidad adversa tras una serie de escándalos que implicaban el suicidio o abuso de niños inmigrantes. Además, hacia la década de 1920, la filosofía general en torno a la emigración infantil estaba comenzando a ser cuestionada tanto en Gran Bretaña como en Canadá. En 1924, el primer gobierno laborista de Ramsay MacDonald envió una comisión investigadora hacia Canadá encabezada por Margaret Bondfield, secretaria parlamentaria del ministerio del Trabajo y primera mujer en ocupar cargos ministeriales en Gran Bretaña. A su regreso, su delegación recomendó de forma unánime que la emigración sin compañía de niños de 14 años —edad en la cual éstos terminaban sus estudios— debía ser prohibida hasta el punto de evitar que estos niños fuesen en el futuro aspirantes a la adquisición de pasajes subvenciona-

[14] Blakeley, *loc. cit.*, pp. 436-440.

dos por el gobierno. Casi simultáneamente, el gobierno canadiense decretó ilegal el ingreso al país sin compañía de niños menores de 14 años. Este giro en la política no detuvo en absoluto la emigración infantil: incluso en 1926, 4.000 niños fueron enviados al Canadá. Sin embargo, a esta práctica le restaba poca vida, la extensión de los síntomas de depresión de los Estados Unidos a territorio canadiense después de 1929 puso fin a estas emigraciones [15].

Depresión y guerra

Durante la crisis económica mundial de la década de 1930, los británicos, al igual que otros europeos que, de otra manera, habrían emigrado en masa, redujeron sus gastos y permanecieron en sus casas. Mientras prevalecía un estado de miseria permanente en las antiguas áreas textiles de Gran Bretaña que dependían de sus exportaciones, los habitantes desempleados no veían en la emigración una solución —incluso aquellos que estaban en capacidad de desplazarse— en vista de que todos los países que hasta entonces atraían extensos grupos de emigrantes, se encontraban en peores condiciones que Gran Bretaña. Así pues, los Estados Unidos, Canadá y Australia presenciaron niveles de desempleo mucho más elevados que en Gran Bretaña durante la depresión y en los Estados Unidos no existía siquiera el subsidio de desempleo. Dentro de las fronteras británicas tenía lugar una apreciable migración durante la década de 1930, particularmente desde las zonas más atrasadas, algunas de las cuales fueron fomentadas y asistidas por el ministerio del Trabajo. De esta manera, cientos de trabajadores del acero escoceses en desempleo en las ciudades afectadas como Clydeside y Lanarkshire, se restablecieron en Corby, Northants, en donde se crearon nuevas acerías. De la misma manera, los mineros parados del sur de Gales se desplazaron en multitud hacia Slough, Dagenham, Hayes y los Home Counties, que habían escapado a los peores efectos de la depresión y en donde se estaba desarrollando la industria ligera. Pero incluso tras la recuperación económica que comenzó aproximadamente en 1935, existió muy poca disposición a realizar viajes transoceáni-

[15] G. Wagner, *Children of the Empire* (London, 1962), pp. 220-229.

cos. En las ocasiones en que se realizaron intentos con el fin de desarrollar nuevos programas de colonización asistida, tales como los de 1937-1938, que contemplaban el establecimiento de familias británicas en las granjas de Saskatchewan y Columbia Británica bajo la Ley de Colonización Imperial revisada en 1937, el interés fue de corta duración. En la Conferencia para el Desarrollo de las Migraciones dentro del Imperio, celebrada en Londres en octubre de 1937, se expuso que las encuestas realizadas por el Ejército de Salvación en 30.000 viviendas habían demostrado que la emigración era un «asunto del pasado». Las estadísticas migratorias de aquella década confirman esta afirmación. En ella se demuestra que una cantidad considerable de emigrantes había regresado a su lugar de origen durante la década de 1930, produciendo una inmigración neta hacia Gran Bretaña de 151.641 personas [16].

Entre los emigrantes que cruzaron el océano durante la década de 1930 había un puñado de exilados voluntarios —intelectuales y profesionales que deseaban escapar de los problemas que asolaban Europa—, que poseían los medios para superar las barreras impuestas por el sistema americano que se basaba en asignar una cuota de inmigrantes a cada país. Entre ellos se destacan algunas figuras importantes del mundo de la literatura como el novelista Aldous Huxley, quien partió de Gran Bretaña en 1937 hacia California, en un esfuerzo por corregir sus problemas de vista, por otra parte, debido a su desilusión frente al fracaso de las fuerzas pacifistas al intentar detener la inminencia de la guerra y, finalmente, con el fin de cultivar su interés por el misticismo y las religiones orientales. Dos años más tarde le siguió el poeta W. H. Auden y el novelista Christopher Isherwood, quien había colaborado en la creación de *The Ascent of F6* y muchas otras obras de teatro. La colonia británica cinematográfica de Hollywood, establecida en la década de 1920 por luminarias tales como Ronald Colman y C. Aubrey Smith (el fundador del tan publicitado club de cricket), aumentó considerablemente durante la década de 1930 cuando, Ray Milland, Cary Grant, Basil Rathbone, Charles Laughton, Herbert Marshall, Roland Young, Elizabeth Allan y Freddie Bartholomew, entre otros, llegaron a

[16] Mowat, *op. cit.*, p. 444; K. O. Morgan, *Rebirth of a Nation: Wales, 1880-1980* (Oxford, 1981), pp. 230-231.

los Estados Unidos con el fin de beneficiarse del creciente interés en los actores ingleses y por rodar obras clásicas inglesas [17].

El estallido de la guerra en 1939 redujo aún más el de por sí escaso flujo transoceánico de emigrantes. Gracias al rearme, los Estados Unidos presenciaron una aguda escasez de mano de obra, así como Canadá, en menor medida. La Gran Bretaña del período de guerra no podía prescindir ni de sus hombres ni de sus mujeres. En cualquier caso, con la transformación de los transatlánticos en buques de guerra, escasearon las facilidades que permitían a los civiles atravesar el Atlántico. La única migración considerable fue el contingente de niños enviados temporalmente a Norteamérica con el fin de escapar a los horrores de los ataques aéreos alemanes. Las medidas de carácter privado tomadas por padres de familia acaudalados para evacuar a sus hijos provocó un gran resentimiento y una ola de críticas que el gobierno intentó acallar mediante la creación de la Junta para la Recepción de los Niños en Ultramar (CORB), que permitía la salida de niños con menores posibilidades económicas. En el verano de 1940, cuando los bombardeos de Gran Bretaña se intensificaron, sus amigos sinceros tales como la señora Eleanor Roosevelt solicitaron la adopción inminente de medidas para admitir en los Estados Unidos a los niños británicos. El Congreso aprobó inmediatamente la extensión de visados especiales, pero sólo después de asegurarse de que los niños serían posteriormente repatriados, una vez que cesaran las hostilidades. Sin embargo, este programa nunca fue implementado del todo, debido a las pérdidas causadas por los ataques de los submarinos alemanes. El 30 de agosto de 1940, el vapor *Volendam* fue torpedeado a 215 millas desde Clyde y los 321 niños a bordo, asistidos por la CORB, se vieron obligados a utilizar los botes salvavidas. Milagrosamente, todos ellos salvaron la vida, pero el 17 de septiembre, un U-Boot alemán hundió el s.s. *City of Benares,* 600 millas mar adentro en el Atlántico, *en route* hacia Canadá. De los 90 niños a bordo, 77 fallecieron y la mitad de los 13 que fueron rescatados, flotaron a la deriva en un bote salvavidas durante una semana. El Primer Ministro Winston Churchill, quien siempre había rechazado los planes de evacuación de niños, creyendo

[17] J. R. Taylor, *Strangers in Paradise: The Hollywood Emigrés, 1933-1950* (London, 1983), *passim.*

que constituían un signo de derrota, reaccionó a esta tragedia poniendo fin a estas evacuaciones. Así pues, a pesar de que gran cantidad de niños fueron registrados para su evacuación, tan sólo 13.000 se encaminaron hacia los Estados Unidos y Canadá, con el fin de permanecer al cuidado de parientes lejanos o extraños. No obstante, puesto que la guerra parecía prolongarse, muchos padres de familia, deseosos de tener a sus hijos de vuelta en sus casas, consiguieron que en 1944, la mayor parte de ellos regresasen a sus hogares [18].

Las novias de los militares norteamericanos (GI)

Durante los años inmediatamente posteriores a la guerra, la emigración desde Gran Bretaña alcanzó el nivel más alto en los últimos veinte años. En enero de 1946 y marzo de 1949, un total de 485.000 personas abandonaron el país, 200.000 de los cuales se dirigieron a los Estados Unidos y 115.000 al Canadá. La razón por la cual las mujeres constituyeron más de tres quintas partes de estas salidas residía en que gran parte de ellas habían contraído matrimonio durante la guerra con militares estadounidenses y canadienses. Desde el comienzo de la guerra, decenas de miles de soldados, marineros y aviadores canadienses fueron apostados en Gran Bretaña. Los primeros contingentes de «GI»s (N. del T.: designación que reciben los militares o ex-militares de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos) llegaron en enero de 1942 y durante los dos años posteriores, su número se incrementó precipitadamente. Las fuerzas militares norteamericanas en Gran Bretaña alcanzaron la cota máxima de 1.526.965 efectivos en mayo de 1944, justo antes del desembarco de Normandía y en total, más de dos millones de norteamericanos que realizaban el servicio militar fueron apostados en Gran Bretaña durante diversos períodos. Sus campamentos estaban situados por todo el país, pero la mayoría se concentró en el sur de Inglaterra y East Anglia. A finales de 1942, la práctica de llenar formularios de solicitud para desposar jóvenes casaderas británicas había llegado a ser tan habitual, que el ejército norteamericano recordó a los

[18] Wagner, *op. cit.*, pp. 246-254; R. Cowan, «Gone With the Wind-ups», *The Observer* [London], 3 September 1989.

aspirantes que era necesario gestionar la aprobación de sus superiores —que, ciertamente, no era concedida de inmediato— con dos meses de anterioridad. En total, aproximadamente 75.000 mujeres británicas contrajeron matrimonio con militares norteamericanos durante la guerra o inmediatamente después, y otras 39.000 desposaron con militares canadienses. Existe muy poca información sobre los antecedentes sociales y ocupacionales de las prometidas de los «GI»s, sin embargo, un escritor aventuró que los grupos más numerosos estaban constituidos por trabajadoras de la industria, secretarias, militares y jóvenes mujeres del Ejército de Tierra. Éstas, mayoritariamente, tenían edades que oscilaban entre los 18 y los 23 años, sin embargo, algunas apenas contaban con 16 [19].

La Ley de las Novias de la Guerra, aprobada por el Congreso de los Estados Unidos el 28 de diciembre de 1945 ablandó los requisitos del sistema de cuotas con el fin de facilitar la entrada a las esposas y los hijos de los militares, mientras que la Ley de Prometidas Extranjeras del 29 de junio de 1946 velaba por su admisión en calidad de mujeres inmigrantes, al margen del sistema de cuotas, que pretendían casarse con militares en un lapso de tres meses. Pero la prioridad otorgada por las autoridades del ejército al regreso de las tropas al país significó la falta de barcos disponibles para el transporte de civiles, razón por la cual la mayor parte de las mujeres debían esperar durante varios meses, algunas incluso hasta un año, antes de poder reunirse con sus maridos. Las más intrépidas consiguieron trasladarse, viajando de polizones a bordo de los barcos de guerra. En octubre de 1945, varios cientos de novias celebraron una reunión en Londres con el fin de protestar por el retraso y, posteriormente, se manifestaron frente a la Embajada Norteamericana. Esto no contribuyó a facilitar su partida y el primer contingente significativo, integrado por 458 novias y 175 niños, no partió de Southampton hacia Nueva York sino hasta el 26 de enero de 1946 en el transatlántico *Argentina*, apresuradamente adecuado para este fin. El contingente llegó quince días después a la ciudad de Nueva York que, en ese momento, se encontraba paralizada por la huelga. Una banda de guerra les dio la bienvenida. A partir de enton-

[19] N. Longmate, *The G.I.'s: The Americans in Britain, 1942-1945* (London, 1975), pp. 326-344.

ces, la afluencia se incrementó, manteniéndose hasta 1947. No todas las novias pudieron emigrar. Antes de aceptar el traslado de una novia, el ejército de los Estados Unidos requería la confirmación escrita del marido, en donde debía afirmar que ella se reuniría con él, y algunos de ellos se negaron, arrepintiéndose de haber contraído matrimonio de forma precipitada durante la guerra e iniciando el procedimiento de divorcio. Algunas mujeres británicas, en el momento decisivo, también se negaron a dejar su país para partir hacia tierras extrañas. Pero la gran mayoría —al menos 100.000— muchas de ellas con uno o más niños pequeños, se reunieron con sus maridos en los Estados Unidos y Canadá.

Las novias de los «GI»s se dispersaron aún más que los anteriores inmigrantes británicos. Las mujeres que llegaron en el *Argentina,* por ejemplo, se establecieron en no menos de 45 de los 48 estados. Al proceder de una Gran Bretaña sumergida en la escasez y el racionamiento, resulta comprensible su entusiasmo respecto a la abundancia y variedad de alimentos y prendas de vestir de Norteamérica. Sin embargo, la escasez de vivienda de posguerra significó que muchas debían vivir durante un tiempo en la casa de sus familiares políticos. Además, no siempre resultaba fácil para las mujeres que, hasta entonces, sólo habían visto a sus maridos en uniforme, adaptarse a verles en un mundo civil menos glamoroso, especialmente —tal como sucedió en ciertos casos de renombre— cuando se percataron de que las circunstancias que les rodeaban no se ajustaban en absoluto a lo que ellas habían deseado. Algunos matrimonios se disolvieron bajo tales presiones, pero la incidencia de divorcio no fue mayor que la de la sociedad americana en general [20].

La fuga de cerebros hacia Occidente

Desde el siglo xviii, individuos altamente cualificados, con conocimientos especializados, habían emigrado desde Gran Bretaña en número considerable, en especial hacia los Estados Unidos, pero también hacia el Canadá y otros países de la Commonwealth. Pero fue sólo

[20] *Ibidem*, pp. 345-365; *New York Times,* 5, 10, February, 1946.

hasta las décadas de 1950 y 1960 cuando esta práctica comenzaba a causar preocupación entre los industriales, académicos y políticos británicos. El éxodo, denominado generalmente «fuga de cerebros», generó un acalorado debate en el ámbito nacional, dando lugar al envío de cartas a la prensa, la publicación de artículos en los diarios conocidos y el planteamiento del problema en el Parlamento. La atención pública se centró generalmente en la partida de científicos e ingenieros. Durante la década de 1950, los directores de los departamentos de ciencia universitarios comenzaron a protestar debido a la dificultad para encontrar candidatos que ocupasen los cargos académicos debido a que un considerable número de estudiantes graduados emigraban hacia los Estados Unidos o al Canadá, inmediatamente después de terminar sus doctorados. Posteriormente, en 1963, la Sociedad Real extendió un informe que demostraba que el índice anual de emigración de científicos de primera línea e ingenieros había aumentado rápidamente durante la década anterior y en aquel momento ascendía a un 17 por ciento de aquéllos que habían alcanzado el doctorado, correspondiendo a los Estados Unidos un 7 por ciento. Los técnicos e incluso los directores partieron en masa, especialmente aquellos que trabajaban para empresas civiles del sector de la ingeniería, así como de la aeronáutica y la industria química. Se extendieron rumores acerca de la emigración de cientos de trabajadores de las fuerzas aéreas en busca de una remuneración más elevada en la costa del oeste de Norteamérica, así como de las actividades de los equipos canadienses de reclutamiento que despojaron la región de los Midlands de los directores de las empresas. Se decía que dicho éxodo no debía continuar, puesto que en Gran Bretaña existía una escasez de científicos e ingenieros. Simultáneamente, el número de médicos que, al parecer, partían del país, provocó la alarma y la indignación. Los críticos de estas emigraciones argumentaban que esto atentaba contra el futuro del Servicio Nacional de Salud, cuya plantilla de jóvenes médicos estaba constituida en un 50 por ciento por extranjeros. Los médicos que emigraban también eran acusados de ingratitud y falta de patriotismo. Tras recibir una costosa educación a expensas del Estado, se consideraba que tenían la obligación de poner en práctica sus conocimientos médicos en su propio país [21].

[21] Sir G. Sutherland, «The Brain Drain», *PQ*, vol. 38, n.º 1 (Jan.-Mar. 1967), pp. 51-56.

Los periodistas que investigaron el fenómeno de la fuga de cerebros pronto concluyeron que esta preocupación resultaba exagerada. Mientras que las estadísticas oficiales confirmaban que los científicos, los ingenieros, los técnicos y los directores de las empresas emigraban atraídos por remuneraciones más elevadas y mejores condiciones y perspectivas en los Estados Unidos y Canadá, las cifras ascendían a varios centenares y no a varios millares, tal como se decía. Así pues, los 24.603 emigrantes hacia Canadá en 1963 sólo incluían a 183 directores, 569 ingenieros, 463 dibujantes, 66 contables, 124 técnicos científicos y 569 comerciantes prósperos. En cualquier caso, estas salidas fueron más que compensadas por una fuga de cerebros en sentido opuesto, que consistía en emigrantes británicos que regresaban, así como de inmigrantes de otros puntos de la Commonwealth y otros lugares. De esta manera, el censo de 1961 arrojó que el 8 por ciento de todos los científicos y los ingenieros de Gran Bretaña habían nacido en el exterior. Y aunque si bien es cierto que entre 1957 y 1964 Gran Bretaña había enviado a más físicos y cirujanos a los Estados Unidos que cualquier otro país, no es posible afirmar con seguridad si éstos ascendían a más de 100 por año, aunque el total aumentó brevemente hasta una cifra que oscilaba entre 200 y 300 en 1966 [22].

Los emigrantes más recientes

El Informe de la Comisión Real para la Población, redactado en 1945,

> dudaba de la capacidad de Gran Bretaña para conservar el papel de proveedor de emigrantes para los países de la Commonwealth, que le caracterizó durante el período previo a la década de 1930 [23].

El índice de natalidad había descendido precipitadamente de un 30 por mil a finales del siglo XIX a un 14 por mil en 1941, la propor-

[22] J. Barr, «Is the Brain Drain Gaining Pace?», *NS*, 9 September, 1965; H. and G. Cremonesi, «Our loss, their gain», *ibidem*, 22 September, 1966.

[23] *Papers of the Royal Commission on Population, vol. III, Report of the Economic Committee*, III. p. 20; R. T. Appleyard, *British Emigration to Australia* (London and Canberra, 1964), p. 16.

ción de personas mayores de 45 años aumentaba y en ausencia de una inmigración a gran escala —lo cual era considerado por la comisión como un fenómeno poco probable— la población decrecería aproximadamente en 1.400.000 habitantes en 1960 y a continuación, mantendría dicho nivel o, en el mejor de los casos, se incrementaría muy lentamente. Sin embargo, estas expectativas se desvanecieron de todo frente a los hechos. En la década de 1945-1955, más de medio millón de británicos emigraron hacia destinos no europeos, un 80 de los cuales se dirigieron a países de la Commonwealth y si, tal como se estima, un tercio de éstos regresó a su país, la afluencia neta de salida, que implicó un millón de emigrantes, fue tan sólo ligeramente menor a la de la década de 1920. La población, por su parte, tampoco decayó, a pesar del descenso constante en el índice de natalidad. Por el contrario, ésta aumentó de 50 millones en 1951 a 52 millones en 1961, ascendiendo a 55 millones en 1971, aunque posteriormente, su crecimiento fue más lento.

La explicación a este hecho se centra en que desde la Segunda Guerra Mundial, Gran Bretaña constituye el país que ha presenciado el mayor tráfico de inmigrantes y emigrantes. La pérdida de un millón de emigrantes entre 1945 y 1955 fue compensada con creces por la llegada de 1.250.000 inmigrantes durante el mismo período. Esta cifra incluía soldados polacos desmovilizados que no deseaban regresar a un país bajo el dominio comunista; prisioneros de guerra alemanes, italianos y ucranianos que habían escogido permanecer en Gran Bretaña después de su licencia absoluta; trabajadores voluntarios europeos procedentes de Italia, Alemania y Austria que habían sido reclutados para participar en proyectos gubernamentales destinados a contrarrestar la escasez de mano de obra durante la posguerra en Gran Bretaña; personas desplazadas de los campamentos europeos de la Organización Internacional de Refugiados, y por último, al menos 300.000 inmigrantes irlandeses [24]. Sin embargo, a partir de 1955, a pesar de la persistente afluencia de irlandeses, los inmigrantes procedentes de Europa fueron superados cada vez más por aquellos que procedían de los países de la Commonwealth, principalmente de las Indias Occidentales, la India, Pakistán, Bangladesh, África Occidental, Kenia y Chipre. Gran Bretaña

[24] A. T. Bouscaren, *International Migration since 1945* (New York, 1963), pp. 67-70.

realizó sucesivos intentos destinados a reducir la inmigración, empezando por la restricción del derecho que los asiáticos tenían a ofrecer a las personas a su cargo la residencia permanente en el país, contenida en la Ley de Inmigración de la Commonwealth de 1962. Aun así, más de dos millones de ciudadanos de la Commonwealth de razas distintas a la blanca se establecieron en Gran Bretaña entre 1950 y 1990. Además, había un gran número de inmigrantes procedentes de Australia, Nueva Zelanda y Canadá, así como de refugiados de Irán, Vietnam y de otros lugares.

De los aproximadamente tres millones de personas que emigraron desde Gran Bretaña entre 1945 y 1990, alrededor de dos tercios se encaminaron hacia Norteamérica; de los restantes, una considerable proporción se estableció en Australia. Gran Bretaña, con un total aproximado de 1.200.000 emigrantes, ha contribuido con alrededor de un 30 por ciento al total de inmigrantes que se establecieron en Canadá durante dicho período; sin embargo, los aproximadamente 800.000 británicos que se establecieron en los Estados Unidos constituyeron menos del 5 por ciento de su inmigración total. Durante las más de dos décadas que siguieron a 1945, el tráfico anual hacia los Estados Unidos sobrepasó, en términos generales, al del Canadá. Pero una vez que los Estados Unidos abandonaron el sistema basado en la nacionalidad —por el cual los británicos gozaban de una cuota de inmigrantes extremadamente generosa— la balanza se inclinó en favor de Canadá. En fecha tan tardía como 1965, los ciudadanos de origen británico se situaban en tercer lugar en la lista de inmigrantes de los Estados Unidos, ascendiendo a un total de 27.538, cifra que era superada sólo por los inmigrantes procedentes de Canadá, con un total de 38.327 y México, que ascendían a 37.669. Los cambios que sufrió la Ley de Inmigración de los Estados Unidos de 1965, puesta en vigor en 1969, redujo enormemente la inmigración desde los países europeos y permitió un fuerte incremento en la afluencia de los países del Tercer Mundo, especialmente de Latinoamérica y Asia. Por lo tanto, hacia 1973, el número de inmigrantes británicos que ingresaron en los Estados Unidos sólo ascendía a un total de 10.638 y, de esta manera, el Reino Unido había descendido al decimoprimer lugar en la lista de los países de origen. Sin embargo, continuó enviando más emigrantes hacia Canadá que cualquier otro país, alcanzando un promedio de 24.000 al año durante

el período comprendido entre 1961 y 1965, 26.500 entre 1971 y 1975 y 10.000 entre 1981 y 1985 [25].

A pesar de que la opinión pública dirigía su atención principalmente al sector más afectado por la fuga de cerebros —científicos, ingenieros, médicos, académicos, directores de empresas, entre otros— la cantidad más elevada de emigrantes de posguerra hacia Norteamérica estaba formada por trabajadores especializados en trabajos manuales, analistas informáticos, empleados de los bancos y las empresas aseguradoras, secretarias, enfermeras y niñeras. Sin embargo, no todos los inmigrantes británicos que desempeñaban un trabajo en los Estados Unidos estaban legalmente amparados para hacerlo. En vista de la estricta regulación que determinaba la extensión de los permisos de trabajo, un gran número de personas ingresó al país en calidad de turistas y permanecieron allí de forma ilegal tras el vencimiento de su visado. Por ejemplo, miles de jóvenes británicas realizaron esta práctica, al parecer, con el fin de satisfacer la urgente demanda del cuidado de niños de parejas de profesionales americanos. Estas nanas gozaban de un salario más elevado y un status superior en América, sin embargo, vivían bajo el temor constante de ser detectadas y eran incapaces de arriesgarse a volver a su país debido a la dificultad que representaba el intento de regresar a los Estados Unidos [26].

Mientras que el flujo migratorio hacia Australia estaba esencialmente constituido por familias, aquellos que cruzaron el Atlántico eran, casi sin duda, personas solteras sin hijos. De aquellos que se dirigieron a los Estados Unidos, aproximadamente un 40 por ciento se establecieron en los tres estados de Nueva York, California y Massachusetts, y la mayor parte de los restantes se encaminaron hacia los estados industrializados de Illinois, Michigan, Connecticut y Nueva Jersey. Al menos la mitad de los que marcharon hacia el Canadá prefirieron establecerse en la provincia de Ontario, sin embargo un significativo número de personas optó por situarse en la Columbia Británica. Los que tomaron parte en el último éxodo transatlántico, expusieron una serie de motivos por los cuales habían decidido desplazarse: la perspectiva de

[25] *Canada Today*, n.º 22 (April, 1989), E. Abrams and F. S. Abrams, «Immigration Policy - Who Gets in an Why ?», *The Public Interest*, n.º 38 (Winter, 1975), p. 16.

[26] K. Drew, «The clandestine nannies who try to slip past Uncle Sam», *The Independent* [London], 4 September, 1990.

detentar salarios más elevados y mayores posibilidades de ascenso en el Nuevo Mundo, la decepción por el sistema de clases británico, los prejuicios raciales contra los inmigrantes de la Commonwealth establecidos en Gran Bretaña, la inseguridad generada por la existencia de periódicas olas de desempleo, así como los deseos de escapar de una difícil situación personal. De esta manera, una importante proporción de personas que aparecían en los registros de emigración no eran emigrantes reales, sino que más bien formaban

> parte de una fuerza laboral capaz de desplazarse en un ámbito internacional, que no se consideran residentes permanentes en ningún país específico.

Por ejemplo, algunas mujeres solteras —muchas de las cuales eran secretarias o enfermeras— simplemente atravesaban el Atlántico para gozar de lo que solían denominar «vacaciones de trabajo» de dos o tres años de duración. Algunos profesionales y trabajadores cualificados del sexo masculino, a pesar de ingresar al país dotados de visados de inmigrantes, constituían en realidad, emigrantes a un corto plazo. Por otra parte, cerca de un tercio de los emigrantes británicos de posguerra que partieron hacia Canadá, abandonaron posteriormente el país y la mayor parte emprendió el regreso a Gran Bretaña. Sus motivos no eran la insatisfacción con la forma de vida canadiense o la falta de éxito económico. Por el contrario, muchos de los que regresaron reconocieron que su nivel de vida había mejorado después de haber realizado la emigración; sin embargo, al no desarrollar ningún tipo de vínculo cercano con su nuevo entorno, simplemente rescataron la intención original de regresar al lugar de procedencia [27].

[27] A. H. Richmond, «Back from Canada», *NS*, 4 February, 1965, pp. 15-16.

APÉNDICES

CRONOLOGÍA

1497-1498	John Cabot explora la costa este de Norteamérica y reclama Terranova y Cabo Bretón para Enrique VII.
1576-1606	Los navegantes ingleses Martin Frobisher, John Davis, Martin Weymouth y John Knight buscan infructuosamente un paso hacia el norte.
1577-1580	Sir Francis Drake circunnavega el continente americano.
1583	Sir Humphrey Gilbert lleva a cabo una infructuosa expedición colonizadora a Terranova.
1584	Publicación del tratado sobre colonización de Richard Hakluyt, *A Particular Discourse Concerning Western Discoveries.*
1585-1587	Expediciones de Sir Walter Raleigh a la isla de Roanoke, «La Colonia Perdida».
1607	Primera colonia permanente en Jamestown, Virginia.
1612	Comienza la colonización de las Bermudas.
1620	Viaje de los peregrinos del *Mayflower* desde Plymouth a Cabo Cod.
1622-1629	Estériles intentos de los escoceses para colonizar Nueva Escocia y Nuevo Galloway (isla de Cabo Bretón).
1624	Fundación de St. Christopher, primer asentamiento inglés permanente en el Caribe.
1627-1632	Colonización inglesa de Barbados, Nevis, Antigua y Montserrat.

1630-1640	Gran emigración puritana a la Bahía de Massachusetts.
1634	Fundación de Maryland.
1642	Comienzo de la Guerra Civil Inglesa.
1660	La emigración desde Inglaterra es desaconsejada por las autoridades.
1664	La colonia holandesa de Nueva Holanda pasa a manos de la corona inglesa y es rebautizada como Nueva York.
1670	Comienza la colonización de Carolina.
1675	Se pone en marcha la colonia cuáquera de East Jersey.
1681	William Penn funda la colonia cuáquera de Pensilvania.
1683	Comienza la colonización escocesa de East Jersey.
1684-1686	Breve existencia de la colonia escocesa de Stuart's Town, Carolina.
1698-1700	Proyecto del Darién: vano intento escocés de establecer una colonia en el istmo de Panamá.
1707	Acta de la Unión entre Escocia e Inglaterra.
1715	Rebelión jacobita en Escocia.
1717	El Parlamento autoriza la marcha de criminales a las colonias.
1718	El Parlamento prohíbe la emigración de los mejores artesanos.
1732	Fundación de Georgia.
1745	La rebelión jacobita del «cuarenta y cinco» es sofocada.
1748	Fundación de Nueva Escocia.
1775	El Gobierno británico suspende la emigración debido al comienzo de las hostilidades en las colonias americanas.
1776	Declaración de Independencia Americana.
1789	Estallido de la Revolución Francesa.
1793	Comienzan las guerras revolucionarias francesas.
1802	Se reanuda la guerra entre Francia e Inglaterra.
1803	La primera Ley de Pasajeros británica regula las condiciones del transporte de emigrantes.

1807 Embargo de Jefferson.

1810-1818 Los movimientos revolucionarios de independencia destruyen los imperios español y portugués en Latinoamérica.

1811 El Conde de Selkirk funda la colonia del Río Colorado en Manitoba.

1812-1814 Guerra de 1812 entre Gran Bretaña y los Estados Unidos.

1817 Fundación de la colonia inglesa de Illinois a cargo de Morris Birkbeck.

1818 La línea de paquebotes de vela Blackball es la primera línea regular de transporte que une Liverpool y Nueva York.

1819 Ley de Pasajeros de los Estados Unidos que regula las condiciones de los pasajeros de tercera clase a bordo de los barcos de emigración.

1825 El Reino Unido deroga las leyes que prohíben la emigración de los artesanos.

1826 Informe del Comité Británico para la Emigración. Fundación del *British Packet* y el *Argentine News* en Buenos Aires.

1830 La compañía minera de St. John d'el Rey adquiere la mina de oro brasileña de Morro Velho.

1832 Primera epidemia de cólera en Inglaterra.

1833 Comienza la colonización británica de las Malvinas.

1834 La enmienda de la Ley de los Pobres concede autoridad a las parroquias a utilizar los diezmos para promover la emigración.

1839 Informe Durham acerca de los asuntos de la Norteamérica Británica.

1840 Se crea la Comisión Colonial para la Tierra y la Emigración. La línea Cunard inaugura el primer servicio de vapores transatlántico regular entre Liverpool y Boston. El primer contingente de mormones británicos emigra a Nauvoo, Illinois.

1842 Luchas cartistas.

1846 Derogación de las leyes del maíz.

1847	Período de grandes hambres en Irlanda y las Tierras Altas escocesas. Terribles pérdidas humanas a bordo de los barcos de emigrantes debido a las epidemias de tifus.
1850	La Real Compañía de Vapores Correo inicia su servicio regular entre Inglaterra y Brasil.
1851	El periódico *Y Drych* en lengua galesa es fundado en Utica, Nueva York.
1852	La línea Inman comienza a transportar emigrantes en barcos de vapor que cruzan el Atlántico.
1853-1854	Epidemia de cólera en veleros de emigrantes que se dirigen a Nueva York.
1857	Se funda en Nueva York el *Scottish American Journal.* Samuel Roberts funda una colonia galesa en Brynyffynnon, Tennessee.
1861-1865	Guerra Civil Americana.
1862	Se funda la Sociedad para la Emigración de Mujeres de Clase Media.
1862-1864	Hambrunas producidas por las malas cosechas del algodón en Lancashire.
1865	Fundación de *Y Wladfa,* colonia galesa en la Patagonia.
1865-1870	Guerra de la Triple Alianza (que enfrenta Paraguay contra Argentina, Brasil y Uruguay).
1866	Última epidemia de cólera en Inglaterra.
1867	Confederación canadiense.
1869	El Parlamento canadiense adopta la Ley de Emigración del Dominio.
1870	El doctor Barnardo abre el primero de sus Hogares para Niños.
1879-1883	Guerra del Pacífico (que enfrentó a Chile contra Bolivia y Perú).
1880	Thomas Hughes funda la colonia inglesa de Rugby, en Tennessee.
1882	La Ley de Pasajeros Americana extiende el valor de las normativas sobre los compartimientos de tercera clase a los vapores.

1885	Creado el Departamento para la Emigración del Ejército de Salvación.
1886	El Gobierno británico crea la Oficina de Información para los Emigrantes.
1887	Inmigrantes escoceses crean el primer club de golf americano en Yonkers, Nueva York.
1888-1889	Plan de colonización de los cosechadores.
1889	Epidemia de fiebre amarilla en Brasil.
1890	Estados Unidos adopta el arancel proteccionista de MacKinley. El general William Booth publica *In Darkest England and the Way Out.*
1893	Depresión económica en los Estados Unidos.
1897	Aniversario de Diamantes de la reina Victoria. Huelga de los canteros de Penrhyn (Norte de Gales).
1902	Creación de la colonia de Barr en la frontera entre Saskatchewan y Alberta. Las inundaciones en la Patagonia ocasionan el traslado de muchos colonos galeses a Saskatchewan.
1905	Publicación del trabajo de H. Rider Haggard, *The Poor and the Land.*
1907	La Conferencia Colonial anima a los emigrantes a dirigirse a las colonias británicas antes que a países extranjeros.
1912	Hundimiento del *Titanic.*
1914-1918	Primera Guerra Mundial.
1917	Los Estados Unidos adoptan una prueba de alfabetismo para los emigrantes. Informe final de la Real Comisión para los Dominios. Creación del Comité para la Colonización Imperial.
1921-1924	Estados Unidos pone en vigor las leyes restrictivas para la emigración.
1922	Ley de Colonización Imperial.
1926	Huelga General en Gran Bretaña.
1929	Caída estrepitosa de Wall Street. Comienza la Gran Depresión.
1939-1945	Segunda Guerra Mundial.

1940	Son evacuados a los Estados Unidos y al Canadá 13.000 niños británicos.
1946	El Congreso de los Estados Unidos aprueba la Ley de Novias de Guerra.
1948	Nacionalización de los Ferrocarriles Argentinos.
1950	Comienza la inmigración desde las Indias Occidentales a Inglaterra.
1962	La Ley de Inmigración de la Commonwealth limita los derechos de inmigración a Gran Bretaña. Canadá adopta una política de inmigración de carácter no-discriminatorio.
1965	La Ley de Inmigración y Nacionalidad de los Estados Unidos pone fin al trato de favor a los emigrantes británicos.
1976	La Ley de Inmigración del Canadá pone en vigor un sistema no-discriminatorio.
1982	Guerra de las Malvinas entre Inglaterra y Argentina.
1990	La reforma de la Ley de Inmigración de los Estados Unidos supone un incremento de la inmigración.

BIOGRAFÍAS

Amery, Leopold Charles Maurice Stennett (1873-1955). Fue el principal portavoz de la política de Colonización Imperial en la década posterior a la Primera Guerra Mundial, tras ejercer como corresponsal del diario *The Times en* Sudáfrica durante la guerra contra los bóers. Al adoptar la filosofía imperialista defendida por el vizconde Milner, administrador británico de Sudáfrica, se convirtió en su lugarteniente al frente de la Oficina Colonial en 1919 y le sucedió en el cargo de Secretario de Estado en 1924. A partir de 1919, fue presidente del Comité de Colonización de Ultramar y la figura más destacada durante la elaboración de la Ley de Colonización Imperial de 1922.

Booth, William, conocido como General Booth (1829-1912). Nacido en Nottingham, pasó los primeros años de su vida como aprendiz de un prestamista. Tras experimentar una fuerte vocación religiosa, fue predicador seglar de la Nueva Conexión Metodista durante nueve años y, en 1861, evangelista itinerante. Cuatro años más tarde, con la ayuda de su mujer, Catherine Mumford (1829-1890), fundó una misión en los barrios bajos del East End de Londres que, en 1878, recibió el nombre de Ejército de Salvación. Esta organización se introdujo en una red de agencias de ayuda social, con el propósito de atender las necesidades materiales de los indigentes de las ciudades y contribuir a su salvación espiritual, adoptando formas de carácter militar, que se manifestaban en el uso de uniformes, la asignación de rangos militares, la formación de bandas musicales y la entonación de cánticos. El visionario programa de emigración propuesto en su obra *In darkest England* no logró el apoyo del gobierno, sin embargo el Ejército de Salvación, por su parte, se convirtió en la mayor organización de carácter privado dedicada a promover la emigración.

Chidlaw, Benjamin William (1811-1892). Nativo de Bala, norte de Gales, emigró a los Estados Unidos junto con sus padres en 1821. Tras ejercer como

ministro congregacional en Ohio, fue el primer misionero comisionado por la Unión de la Escuela Dominical Americana y, a excepción del período en que sirvió como capellán durante la guerra civil, se dedicó durante 40 años a organizar escuelas dominicales y a celebrar asambleas evangelísticas en el oeste americano. Su guía para los emigrantes galeses y sus visitas a Gales como figura destacada de la iglesia evangelista contribuyeron a estimular la emigración procedente de su país de origen.

Foster, Vere (c.1810-1880). Filántropo irlandés que financió la emigración de miles de mujeres jóvenes desde el oeste de Irlanda, embarcó en octubre de 1850 en el puerto de Liverpool para dirigirse a Nueva York en el paquebote americano *Washington,* junto con 900 pasajeros que viajaban en tercera clase, con el fin de presenciar él mismo el tratamiento que recibían los emigrantes en su travesía del Atlántico. Su informe describía la brutalidad y la negligencia de los comandantes de los barcos, exponiendo de esta manera la ineficacia de la Ley de Pasajeros, que no les amparaba durante el trayecto.

Horton, Robert John Wilmot (1784-1841). Fue Subsecretario de Estado para las colonias desde 1822 hasta 1828, tiempo durante el cual se convirtió en un fervoroso paladín de la emigración asistida por el estado como un medio para fortalecer la defensa de las colonias, así como de contrarrestar la pobreza y la superpoblación en Gran Bretaña. A pesar de obtener la financiación del gobierno para llevar a cabo limitados programas migratorios hacia el Alto Canadá y el Cabo de Buena Esperanza (1823-1825) y conseguir que el comité parlamentario para la emigración —presidido por él mismo (1826-1827)— ofreciera un apoyo generalizado a sus ideas, sus planes de emigración a gran escala a expensas del estado fueron rechazados debido a su coste y al hecho de que muchos no creían que la emigración constituyese una panacea capaz de poner fin a los problemas internos.

Hughes, Thomas (1822-1896). Ante todo recordado como el autor de *Tom Brown's Schooldays* (1857), conocida novela que relata la vida en las escuelas públicas, fue juez de una corte municipal y reformador socialista-cristiano que apoyaba el movimiento de las Universidades de los Trabajadores. En 1880, fundó una comunidad modelo para los niños británicos procedentes de escuelas públicas en Rugby, Tennessee. Sin embargo, ni el lugar ni los pobladores resultaron ser los más adecuados y, al igual que muchos otros intentos de características similares, la colonia fracasó tras un breve período.

Inman, William (1825-1881). Fue cofundador de la Compañía de Barcos de Vapor de Liverpool, Filadelfia y Nueva York (1850). Junto con su mujer,

realizó una travesía en barco de vela por el Atlántico, con el propósito de estudiar las condiciones de los pasajeros de tercera clase. En 1852, realizó experimentos pioneros en el traslado de emigrantes en barcos de vapor como única forma de competir con la línea Cunard, subsidiada por el gobierno, que había monopolizado el correo y el negocio en torno al pasaje de cabina. Gracias a su capacidad de adaptación a las innovaciones tecnológicas, la línea Inman fue la primera en conducir barcos de vapor con hélices de hierro a través del Atlántico, en sustitución de los antiguos vapores de ruedas de madera. Asimismo, fue uno de los primeros en utilizar motores compuestos y el primero en instalar luz eléctrica en los barcos. Hacia 1870, desplazaba a 40.000 emigrantes por año en condiciones de relativa seguridad, a un precio razonable y a una velocidad mucho mayor que la de los barcos de vela.

Jones, Lewis (1836-1904). Nacido en Caernarvon, Jones fue uno de los líderes del movimiento que fundó una colonia galesa en la Patagonia, región que, en compañía de otros individuos, inspeccionó en el año 1862. El informe que elevó, excesivamente favorable, resultó confuso y provocó la polémica entre los primeros contingentes de pobladores (1865). Fue el único galés nombrado gobernador de la Patagonia por las autoridades argentinas y estuvo en prisión más de una vez a causa de la defensa de la reivindicación de los derechos de sus compatriotas. Fundó dos periódicos en lengua galesa en la Patagonia y escribió una historia de la colonia. La ciudad patagónica de Trelew fue designada de esta manera en su honor.

MacDonald, Sir John Alexander (1815-1891). Emigró junto a sus padres de Glasgow a Kingston, Ontario, en 1820. En un principio, se dedicó a las leyes, pero en 1844, inició una larga carrera política cuando fue elegido miembro de la Asamblea Legislativa de Ontario por el partido conservador. Fue la figura más prominente en el movimiento que creó la confederación de las provincias del Canadá en 1867. Se convirtió en el Primer Ministro del Dominio del Canadá y ocupó dicho cargo en los períodos comprendidos entre 1867 y 1873 y, posteriormente, 1878 y 1891.

Oglethorpe, James Edward (1696-1785). Fundador de Georgia, Oglethorpe fue soldado y luchó junto al Príncipe Eugenio contra los turcos. Fue un gran terrateniente, miembro del Parlamento por el partido conservador y amigo del doctor Johnson. Conmovido por los sufrimientos de los deudores en prisión, concibió la idea de otorgarles la oportunidad de recomenzar sus vidas en América y en 1732, junto a otros filántropos, obtuvo un permiso real para fundar la colonia de Georgia. Llegando al río Savannah en 1733, Oglethorpe fundó un considerable número de asentamientos que atrajeron

a varios cientos de colonos, fundamentalmente luteranos de Salzburgo. Pero allí se producían frecuentes choques con los indios y los ladrones españoles. Por otra parte, los pobladores se resintieron debido a las normas de carácter paternalista que prohibían la bebida y la esclavitud y que, asimismo, limitaban la extensión de las propiedades. Estas y otras dificultades, especialmente los serios cargos que le fueron imputados por uno de sus subordinados, le obligaron a regresar a Inglaterra en 1743, en donde llevó una existencia sin grandes sobresaltos. Georgia sobrevivió, pero en 1752, sus administradores cedieron su administración a la Corona.

Pinkerton, Allan (1819-1884). Nacido en Glasgow, Pinkerton fue una de las «fuerzas vivas» del cartismo, abandonando Escocia, de forma apresurada, en 1842. Se estableció en Chicago y fundó una agencia de detectives privados, una de las primeras de los Estados Unidos. Tras resolver algunos asaltos de trenes, organizó un servicio de contraespionaje para el ejército de la Unión en el transcurso de la Guerra Civil. Posteriormente, los detectives de Pinkerton colaboraron frecuentemente con las organizaciones patronales, combatiendo las huelgas e infiltrándose en los sindicatos.

Roberts, Samuel (1800-1885). Ministro de la iglesia y editor disidente, Roberts (conocido como «S. R.») fue un líder del radicalismo en el Gales del siglo XIX. Ardiente defensor de reformas tales como la causa del pacifismo, la abstinencia de bebidas alcohólicas, el voto femenino y la liga contra la Ley del Maíz, fue, ante todo, un duro crítico del sistema de arrendamiento de tierras. El comportamiento opresivo de los grupos de intereses relacionados con los terratenientes le indujo a emigrar en 1857 junto a un grupo de vecinos con destino a un asentamiento en Tennessee, que bautizó con el nombre de Brynyffynnon. Abatido por los acontecimientos que tuvieron lugar durante la Guerra Civil, los años que vivió en un estado esclavista y su total negativa a apoyar el conflicto, incluso como un medio para terminar con la esclavitud, le convirtió en una figura muy impopular tanto en los círculos americanos de origen galés como en su propia tierra. Volvió a Gales y se estableció allí hasta su muerte en 1867.

Robertson, John Parish (1793-c.1860). Habiendo llegado a Buenos Aires en 1807 a la edad de catorce años, el escocés Robertson estaba destinado a jugar un importante rol en el desarrollo económico de Sudamérica. Conjuntamente con su hermano William, desarrolló el comercio de pieles con el comercio del interior, participó en la fundación del primer barco de Buenos Aires, gestionó préstamos en Londres para los gobiernos de Perú y Argentina y fundó la colonia de Monte Grande. Sus empresas quebraron debido a la mala fortuna que tuvo en ciertas aventuras mineras y retornó al Reino Unido en 1829.

Smith, Donald Alexander, posteriormente, Strathcona y Mount Royal, Primer Baron (1820-1914). Nacido en Escocia, Smith emigró en 1838 al Canadá, en donde desarrolló una exitosa carrera como comerciante de pieles, financiero y constructor de ferrocarriles. En un principio, consiguió trabajo en la Hudson's Bay Company, de la cual más tarde llegaría a ser administrador. Fue una figura sobresaliente del mundo financiero de Montreal. En 1869, fue enviado por el Gobierno canadiense para que entrara en tratos con Louis Riel, líder de la rebelión del Río Colorado y, dos años más tarde, fue elegido miembro del Parlamento del Dominio del Canadá. La ruptura de Smith con John A. MacDonald, relacionada con el escándalo del Pacífico (1873), contribuyó a derribar el gobierno de MacDonald. Junto a su primo, George Stephen, más tarde Lord Mountstephen, fue el responsable de la construcción del Canadian Pacific Railway (1885). Al igual que su compatriota escocés Andrew Carnegy, empleó grandes sumas de dinero en obras de caridad.

Smith, John (1579/1580-1631). Hijo de un granjero de Lincolnshire, Smith empleó su juventud en participar, en calidad de mercenario, en guerras contra los turcos y en 1606, se dirigió a Virginia como uno de los pobladores que fundaron Jamestown. Mientras estaba explorando la región, fue capturado por los indios, y según él mismo refirió, fue salvado de una ejecución segura por Pokahontas, hija del jefe Powahtan. Tras su liberación (1608), se convirtió en el presidente del Consejo de Virginia y su buen gobierno permitió que la colonia sobreviviese a las terribles hambrunas de los años 1609-1610. Tras regresar a Inglaterra, fue enviado por un grupo de mercaderes de Londres a explorar la costa de Nueva Inglaterra —nombre que él mismo acuñó— y, como resultado de los informes favorables que emitió tras sus viajes, colaboró en la promoción y colonización de la región.

Spargo, John (1876-1976). Nacido en Cornwall, la niñez de Spargo transcurrió entre las canteras de granito. En su juventud se adscribió al socialismo. Tras convertirse en un personaje muy impopular al oponerse a la guerra de los bóers, emigró a Nueva York en 1901 y se convirtió en un gran propagandista del socialismo. Su libro *The bitter cry of the children* (1906), expuso las condiciones laborales a que estaban sometidos los niños en los barrios bajos de Nueva York y constituyó una notable contribución al movimiento «desenmascarador». Habiendo abandonado el Partido Socialista de América a causa de su oposición a la entrada de los Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial, se convirtió, tras la Revolución Rusa de 1917, en un manifiesto anticomunista. En los últimos cuarenta años de

su vida, se mantuvo apartado, viviendo en Vermont, estudiando Historia y cerámica.

Taylor, John (1808-1887). Nacido en Westmoreland, Taylor emigró a temprana edad al Canadá, en donde se convirtió a la fe mormónica en 1836. Tras participar, junto a Joseph Smith, en las comunidades mormónicas de Ohio, Missouri e Illinois, ascendió rápidamente en la jerarquía mormónica y, en 1839, fue ordenado apóstol por Brigham Young. Resultó seriamente herido por una muchedumbre que linchó a Joseph Smith en 1844. Posteriormente, participó en una de las primeras compañías que llegaron al valle de Great Salt Lake en 1847. Tras una larga carrera como misionero y periodista en su tierra natal y en Francia, Alemania y el este de los Estados Unidos, Taylor fue elegido presidente de la iglesia mormónica en 1880, sucediendo en el cargo a Brigham Young.

Trevellick, Richard F. (1830-1895). Nacido en las islas Scilly, Trevellick aprendió el oficio de carpintero de barcos antes de emigrar, en un principio hacia Australia y Nueva Zelanda y, posteriormente, a los Estados Unidos. Se estableció en Detroit y, dos años después, en 1862, se convirtió en el líder sindical más importante de la ciudad y, además, en el principal dirigente de la Unión Internacional de Carpinteros y Calafates. Tuvo un papel destacado en la formación de la Unión Nacional de Trabajadores y se convirtió en su presidente en los años 1869, 1871 y 1872, colaborando de forma decisiva para conseguir la jornada laboral de ocho horas para los mecánicos y jornaleros. Posteriormente, fue un miembro activo del partido Greenback y en los Caballeros del Trabajo.

Winthrop, John (1587/1588-1649). Hijo de un propietario de Suffolk, Winthrop se educó en Cambridge, estudió leyes y ejerció en la ciudad de Londres. Puritano devoto, preocupado por las tendencias represivas de la Inglaterra laudiana, se preocupó asimismo del deterioro de la situación económica y creyó que el plan colonial de la Massachusetts Bay Company ofrecía la oportunidad de crear una sociedad lejos de la perversión y, asimismo, acrecentar su fortuna personal. Elegido gobernador de la colonia de la Bahía de Massachusetts incluso antes de que los pobladores abandonaran Inglaterra, su partida a bordo del Arbella en marzo de 1630, junto a unos 700 colonos, marcó el inicio de la Gran Emigración Puritana. Siendo un líder capaz y voluntarioso que creía que las masas no estaban preparadas para llevar a cabo tareas de gobierno, Winthrop resistió los intentos de los ciudadanos libres de Massachusetts por delimitar su autoridad y, en consecuencia, fue temporalmente apartado del cargo. Criticado por el clero por su falta de severidad hacia los disidentes, Winthrop respondió haciendo cumplir la ley

de forma rigurosa contra Ann Hutchinson y la expulsó de la colonia. Jugó un importante papel en la organización de la Confederación de Nueva Inglaterra (1645) y fue su primer presidente.

Witherspoon, John (1723-1794). Ministro presbiteriano, cuyas exposiciones de carácter conservador acerca de temas teológicos le proporcionaron fama en su Escocia nativa. Witherspoon emigró a los Estados Unidos en 1768 para asumir la presidencia de la Universidad de Nueva Jersey (Princeton), en donde amplió el programa de estudios, así como el número de estudiantes y el de docentes. Habiendo controlado un intento de cisma en la corriente revivalista, promovió el crecimiento de la iglesia presbiteriana en América. Estuvo muy involucrado en la especulación de tierras en Nueva Escocia y en el valle de Connecticut e hizo cuanto estuvo en su mano por estimular la emigración desde Escocia. En el transcurso de la revolución, defendió la causa americana, siendo delegado por Nueva Jersey en el Congreso Continental de forma casi continua entre los años 1776 y 1782, firmando la Declaración de Independencia y participando en la elaboración de artículos de la Confederación.

BIBLIOGRAFÍA COMENTADA

Hasta el momento no se ha publicado ningún estudio total acerca de la emigración británica al Nuevo Mundo. Ciertamente, el tema ha sido tratado de forma parcial. Los historiadores se han centrado en el estudio de períodos particulares o de determinadas áreas geográficas, fundamentalmente en los Estados Unidos, sin llegar a efectuar estudios comparativos o sintéticos apropiados. El aspecto más estudiado han sido los temas relacionados con la creación de colonias británicas en el continente norteamericano, tema acerca del cual una gran cantidad de escritos, recientemente aumentada por cierto número de sobresalientes trabajos que intentan definir los orígenes sociales y geográficos de los emigrantes ingleses de los siglos XVII y XVIII, al tiempo que se intenta explicar las razones que les movieron a cruzar el Atlántico. Los temas relacionados con la emigración británica de los siglos XIX y XX han comenzado a atraer la atención de los especialistas. Una gran cantidad de las obras que se escribieron en el pasado estaban centradas de forma desproporcionada en la política oficial de emigración, incluyendo los intentos gubernamentales para regular las condiciones de los viajeros de tercera clase, o bien, en la minoría poco representativa de emigrantes que viajaron gracias a proyectos de emigración gubernamentales o privados. Cabe comprender esto último, puesto que la mayor parte de los registros que sobrevivieron proceden de fuentes oficiales. Asimismo, muchos de estos intentos pioneros estaban sujetos a otras limitaciones, al conceder una desmedida importancia a los emigrantes acaudalados que tenían la costumbre de dejar constancia escrita de sus actividades y, por otra parte, en la mayoría de los casos, reunían bajo el mismo concepto a los emigrantes británicos y a los irlandeses, a pesar de que, en realidad, el movimiento migratorio de cada uno de estos grupos eran producto de diferentes factores económicos y sociales y, por tanto, estaban sujetos a características y ritmos diferentes. Hasta hace muy poco, los historiadores de la emigración han prestado muy poca atención a los contingentes británicos, reducidos en número pero de gran influencia, que se encaminaron hacia los países latinoamericanos.

La gran profusión de investigaciones de carácter innovador aparecidas en los últimos años en campos tales como la investigación histórica social, urbana, laboral, demográfica, así como la historia del desarrollo de la mujer y la familia, han sido acompañados por cambios metodológicos e interpretativos en el estudio de la emigración británica, al menos en lo que se refiere a los movimientos de emigración en las colonias americanas y los Estados Unidos. A pesar de su carácter incompleto, las listas de pasajeros realizadas por los capitanes de los barcos de acuerdo con los requisitos contemplados por la ley americana de 1819 en adelante, han demostrado contener información valiosa acerca de las características ocupacionales y geográficas de los emigrantes británicos. Asimismo, los economistas han analizado de forma reveladora la relación existente entre la migración interna y externa y la que existe entre la migración y una serie de variables económicas. Las cartas de los emigrantes han sido analizadas atentamente, con el propósito de esclarecer las causas de la emigración, los problemas de adaptación y las posibilidades de movilidad social. Pero este trabajo aún está en sus comienzos y queda mucho por hacer antes de alcanzar conclusiones definitivas acerca de la emigración de origen inglés, la adaptación de los emigrantes a la realidad del Nuevo Mundo y el fenómeno de los que, habiendo emigrado, volvieron a casa.

A pesar de su antigüedad y el énfasis que hace acerca del crecimiento de las instituciones políticas, el libro *The Colonial Period of American History* de Charles M. Andrews (4 volúmenes. New Haven, 1934-1938) sigue siendo la descripción más detallada de la configuración de los asentamientos ingleses en el siglo XVII. Sin embargo, cabe complementar la lectura de dicha obra con la de dos libros de reciente aparición que presentan un punto de vista muy acertado y una gran erudición, cada una de las cuales revela una visión atlantista que caracteriza la mayor parte de las obras de envergadura que tratan sobre el período colonial. La primera de ellas es *Voyagers to the West: Emigration from Britain to America on the Eve of the Revolution* (Nueva York y Londres, 1986) de Bernard Bailyn, que analiza la información contenida en una lista oficial de emigrantes desde diciembre de 1773 hasta marzo de 1776 y revela la existencia de dos movimientos separados de personas que cruzaron el Atlántico, uno procedente del norte de Gran Bretaña y otro del sur. El estudio de David Hackett Fischer, *Albion's Seed: Four British Folkways in America* (Oxford, 1989) es una obra de mayor envergadura que rastrea el carácter plural de los patrones culturales americanos, centrándose en el análisis de las diferentes procedencias regionales de las personas que se instalaron en Massachusetts, Virginia, Delaware y el interior del país. Los historiadores aún no se han puesto de acuerdo acerca de los motivos y el carácter de aquellos que crearon las primeras colonias inglesas, una muestra de dicho debate puede verse en el libro de David Cressy *Coming Over: Migration and Communication Between England and New England*

in the Seventeenth Century (Cambridge, 1987), que se centra en la descripción de la superioridad del origen europeo y el análisis de la transición americana. Otro libro de la misma calidad es *Scotland and its First American Colony, 1683-1765*, escrito por Ned C. Landsman (Princeton, 1985), que analiza la colonia de Nueva Jersey del Este. En lo que respecta a las colonias del Caribe, el estudio más estimulante es el de Richard S. Dunn, *Sugar and Slaves: The Rise of the Planter Class in the English West Indies* (Chapell Hill, N.C., 1972). El libro de David W. Galenson, *White Servitude in Colonial America: An Economic Analysis* (Cambridge, 1981), que cuantifica las características demográficas, sociales y económicas de los sirvientes contratados y evalúa su papel en el mercado colonial del trabajo, sustituye el punto de vista de obras previas acerca de este particular como puede ser el libro de A. Roger Ekirch, *Bound for America: The Transportation of British Convicts to the Colonies, 1718-1775* (Oxford, 1989).

El trabajo de Maldwyn A. Jones, *The Background to Emigration from Great Britain in the Nineteenth Century, Perspectives in American History* VII (1973), páginas 3-92, uno de los numerosos estudios acerca de los orígenes sociales de la emigración a América procedente de diferentes países europeos, se centra fundamentalmente en los aspectos referidos a Inglaterra. Por su parte, Charlotte Erickson, en *Who Were the English and Scottish Emigrants to the United States in the Late Nineteenth Century ?*, incluido en el trabajo de David V. Glass y Roger Revelle, *Population and Social Change* (Londres, 1972), páginas 347-381, hace un uso muy efectivo de las listas de pasajeros americanas para argumentar que la mayor parte de los emigrantes británicos que viajaron en la década de 1880 eran pobladores urbanos antes que víctimas de la depresión agrícola, como se suponía anteriormente. El uso de un complejo modelo estadístico conduce a Dudley Baines a una conclusión similar en *Migration in a Mature Economy: Emigration and Internal Migration in England and Wales, 1861-1900* (Cambridge, 1985). Rowland T. Berthoff, en su *British Immigrants in Industrial America, 1790-1950* (Cambridge, Mass., 1953), un estudio pionero acerca de un tema hasta ese momento olvidado por los historiadores, demostró que los británicos estaban en mejores condiciones económicas que los demás emigrantes, pero que reaccionaron de la misma manera que éstos a la adaptación a la vida americana. La obra de Charlotte Erickson *Invisible Immigrants: The Adaptation of English and Scottish Immigrants in Nineteenth Century America* (Londres, 1972) investiga en las cartas personales y los árboles genealógicos para analizar los motivos de la emigración, las redes de distribución de inmigrantes y los factores que afectan a la adaptación social y económica de los inmigrantes. Por su parte, *Britons in American Labor: A History of the Influence of the United Kingdom Immigrants on American Labor, 1820-1914* (Baltimore, 1957), de Clifton K. Yearley, a pesar de resultar más bien prosaico, constituye un documento altamente informativo. Los intentos del gobierno británico para proteger a los emigrantes de la explo-

tación y los sufrimientos a bordo durante la travesía del Atlántico han sido analizados puntualmente en el trabajo de Oliver Macdonagh, *A Pattern of Governmenth Growth: the Passenger Acts and their Enforcement: 1800-1860* (Londres, 1961). La obra de P.A.M. Taylor *Expectations Westward: the Mormons and the Emigration of their British Converts in the Nineteenth Century* (Edinburgo, 1965), es un estudio definitivo sobre un movimiento migratorio organizado. La obra que realizaron las sociedades filantrópicas y caritativas en la promoción de la emigración al Canadá, Australia y a otros Dominios Británicos en los últimos años del siglo XIX y durante el siglo XX han sido correctamente recogidos en la obra de Gillian Wagner, *Children of the Empire* (Londres, 1962). En lo que respecta a la emigración británica producida desde la Primera Guerra Mundial han aparecido pocos estudios de valor, con la brillante excepción del trabajo de Stephen Constantine: *Emigrants and Empire: British Settlement in the Dominions Between the Wars* (Manchester, 1990). Dicha obra se centra en el análisis de la política oficial.

Acerca de la colonia galesa situada en la Patagonia, se han escrito muchos trabajos. El tratado más exhaustivo publicado en lengua inglesa es *The Desert and the Dream: A Study of Welsh Colonisation in Chubut, 1865-1915,* escrita por Glyn Williams, (Cardiff, 1975), que se nutre tanto de fuentes galesas como argentinas. Pero he aquí que los lectores españoles podrán consultar la obra de Bernabé Martínez Ruiz, *La colonización galesa en el valle del Chubut* (Buenos Aires, 1977). La cuestión del desarrollo de las comunidades angloparlantes en Sudamérica a consecuencia de la creación de empresas británicas en la región ha sido examinada de forma crítica en obras especializadas tales como *Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914,* de Richard Graham (Cambridge, 1968), *British Mercantile Houses in Buenos Aires, 1810-1880,* de Vera Blinn Reber (Cambridge, Mass., 1979) y, finalmente cabe citar la obra de John Mayo *British Merchants and Chilean Development, 1851-1886* (Boulder and London, 1987).

ÍNDICE ONOMÁSTICO

Adams, John, 93.
Adventure, 85.
Albion, 147.
Alexander, William, 62.
Alger, Horatio, 269.
Allan, Elizabeth, 338.
Amery, Leopold, 329-335.
Annie Jane, 233, 235.
Arbella, 203.
Arch, Joseph, 183, 184.
Archdale, John, 43.
Argentina, 341, 342.
Argyll (duque), 160.
Ark, 26.
Arkwright, Richard, 88.
Atlantic, 247.
Auden, W. H., 338.
Austria, 247.
Bacon, Francis, 21, 46.
Baines, Dudley, 119, 130, 131, 135, 153.
Baltimore II (lord), 26.
Barnardo, Thomas John, 199, 200.
Barr, I. M., 264.
Bartholomew, Freddie, 338.
Bass, William, 264.
Bebb, William, 148, 149.
Berkeley, William, 37, 44, 64.
Bermúdez, Juan de, 32.
Beverly, Robert, 25.
Birkbeck, Morris, 110, 121, 260.
Birt, Louisa, 198.
Blair, James, 73.
Bolívar, Simón, 289, 306.
Bond, Phineas, 81, 84-86, 99.
Bondfield, Margaret, 336.
Booth, William, 192, 193.
Booth-Tucker, Frederick, 193.
Borthwick, Adam, 271.
Bottomley, Edwin, 254, 256-258.
Bowen, William, 273.
Bradford, William, 27, 28.
Bragg, William, 308.
Brewster, William, 27.
Brierley, Ben, 266.
Brooke (lord), 34.
Brown, George, 272.
Browne, Bartholomew G., 314.
Buckland, William, 42.
Buchanan, A. C., 124, 216.
Buchanan, John Lane, 97.
Buller, Charles, 217, 218.
Bunch, Robert, 71, 72.
Burns, John, 243.
Burns, Robert, 276.
Burr, Aaron, 93.
Buxton, Thomas Fowell, 191.
Byrd, William, 41.
Cabot, John, 18.
Calavert, Cecilius, 26.
Caleb Grimshaw, 233.
Calhoun, 211.
Callender, James Thomson, 93.
Campbell (lord), 243.
Campbell, John, 73.
Campbell, Mildred, 39.
Campbell de Islay, Lachlan, 71.
Canning, George, 176.
Cardross (lord), 63.

Carey, Matthew, 84.
Carlos I, rey de Inglaterra, 36, 62, 63.
Carlos II, rey de Inglaterra, 36, 37, 42, 43, 44.
Carmarthen (lord), 85.
Carnegie, Andrew, 269, 270, 274.
Carteret, George, 44.
Cartwright, William, 308.
City of Benares, 339.
City of Glasgow, 244.
City of Manchester, 244.
Clinton, Witt, 93.
Cluny, Robert Gordon de, 64.
Cobbett, William, 94, 95, 100, 101, 260.
Cochrane, Thomas A., 311.
Coleridge, Samuel Taylor, 92.
Colman, Ronald, 338.
Colón, Cristóbal, 17, 34.
Colleton, John, 43.
Conner, Edward, 255, 256.
Cooper, Thomas, 91-94.
Cornwallis, Edward, 54.
Cosby, William, 71.
Courteen, William, 34, 35.
Coxe, Tench, 84.
Crabtree, Samuel, 255, 256.
Crawford, Dugald, 271.
Crevecoeur, Michel Guillaume Jean de, 61.
Cromwell, Oliver, 37, 63.
Cunard, Samuel, 242, 243.
Chalmers, George, 318.
Champlain, Samuel, 62.
Charlie, Bonnie Prince, 68.
Cheetham, James, 90, 93, 94.
Churchill, Winston, 339.
Dale, Thomas, 22.
Dare, Virginia, 21.
Darwin, Charles, 299.
Davis, John, 310.
Dawson, John, 313.
Derbyshire (hermanos), 265.
Dey, Robert, 271.
Dickens, Charles, 186.
Dinwiddie, Robert, 73.
Douglas (doctor), 161, 225.
Dove, 26.
Doyle, Andrew, 198.
Drake, Francis, 18.
Drummond, John, 64.
Dudas, Henry, 78.
Dunlop, James, 271.
Durham (lord), 217, 218, 221, 224.
Dyke, John, 134.
Eddis, William, 40, 41.
Edensor, Thomas, 84.
Edwards, George, 314.
Edwards Ossandón, José Agustín de Dios, 314.
Egremont (conde), 179.
Elliott, T. F., 221.
Ellis, Rowland, 47.
England, 246.
Enrique IV, rey de Inglaterra, 171.
Enrique VII, rey de Inglaterra, 18.
Erickson, Charlotte, 119, 127, 131, 135.
Evans, Evan, 48.
Evans, Oliver, 48.
Evans, William, 261.
Falkner, Thomas, 307.
Fanny, 147.
Fish, Hamilton, 239.
Fisher, John, 256.
Flower, George, 121, 260.
Flower, Richard, 260.
Forsyth, William, 271.
Fortune, 99.
Foster, Vere, 229-232.
Francklin, Michael, 55.
Franklin, Benjamin, 42, 59.
Gage, Thomas, 75.
Galenson, David, 39.
Gales, Joseph, 90.
Galt, John, 289.
Garfield, James A., 257.
Giffen, Robert, 128, 129.
Gilbert, Humphrey, 20, 21.
Gladstone, William E., 190, 270.
Goldschmidt, León A., 288-289.
Gompers, Samuel, 274.
Gordon (coronel), 160, 161.
Gourlay, Robert Fleming, 272.
Graham, Hugh, 272.
Graham, María, 311.
Grant, Cary, 338.
Grante, George, 263.
Gray, Thomas, 248, 249.
Great Western, 242.
Grenville, Richard, 21.
Grey (conde), 328.

Griffiths, W. L., 150.
Grinnell (cónsul), 137.
Guillermo III, rey de Inglaterra, 67.
Haggard, H. Rider, 193, 328.
Hakluyt, Richard, 19, 51.
Halifax (conde), 54.
Hamilton, Alexander, 84.
Harcourt, Robert, 34.
Hardy, Thomas, 294.
Harvest Queen, 210.
Hawkesbury (lord), 85.
Hawkins, John, 18, 310.
Hector, 72.
Herring, A. Styleman, 191.
Hinchcliffe, John, 273, 274.
Hogg, James, 309.
Hogg, Thomas, 309.
Holyoake, K. J., 268.
Hope, Charles, 99, 100.
Horn, Pamela, 184.
Horton, R. J. Wilmot, 176, 177.
Howard, Robert, 273.
Hubbard, Louise, 195.
Hughes (cónsul), 137.
Hughes, Thomas, 263.
Hull, Isaac, 103.
Hume, M. P. Joseph, 108.
Hunt, Henry, 175.
Hunter, Robert, 73.
Hutton, Alexander Watson, 309.
Huxley, Aldou, 338.
Hyde, Orson, 186.
Inman, William, 243.
Isabel I, reina de Inglaterra, 20.
Isherwood, Christopher, 338.
Jaime I, rey de Inglaterra, 22, 46, 56, 62.
Jaime II, rey de Inglaterra, 43, 63, 65.
Jarret, John, 273.
Jefferson, Thomas, 79, 92, 93.
Jerome, Harry, 116.
Jessopp, Henry, 219.
Johnson, Samuel, 70.
Johnson, William, 71, 72.
Johnston, Gabriel, 71, 73.
Jones, Edward Bebb, 149.
Jones, John Percival, 270.
Jones, Lewis, 299, 301, 305.
Jones, Michael, Daniel, 299.
Jorge III, rey de Inglaterra, 54, 78, 96.
Joyce, Elaine, 195.
Kangaroo, 240.
Keith, George, 65, 66.
Kimball, Herber C., 186.
King, Mackenzie, 333.
Kipling, R., 138.
Kitto, Charles William, 294.
Lafone, Samuel Fischer, 308.
Lane, Ralph, 21.
Lathrop (cónsul), 136.
Laughton, Charles, 338.
Laurier, Wilfrid, 138.
Lavalle, Juan, 287.
Leigh, Charles, 34.
Lewin, Jane, 195.
Liverpool, Robert Banks Jenkinson, conde de, 95, 174, 176, 327.
Lochinvar, Robert Gordon de, 63.
Love, Thomas George, 309.
Low, Robert, 214-217.
Lowe, Richard, 87.
Luis XIII, rey de Francia, 62.
Luis XVI, rey de Francia, 89, 90.
Lloyd, George E., 264.
LLoyd, Thomas, 47, 273.
Lloyd George, David, 151, 326, 329, 330.
Mac Culloch, J. R., 108.
Macdonald, Alexander, 167, 272, 273.
MacDonald, Ramsay, 336.
MacGregor, Gregor, 286, 289, 290.
Mackay, Donald, 209.
Mackenzie, William, 271, 272.
Mac Kinley, William, 154.
Mackintosh, James, 288.
MacLaughlin, Daniel, 273, 274.
MacNeill, John, 160.
Macpherson, Annie, 197-199.
MacTavish, Simon, 271.
Manhattan, 240.
Mann, Donald, 272.
Marshall, Herbert, 338.
Mason, George, 42.
Matheson, James, 160.
Matthews, John, 147.
Mayflower, 27-28.
Mayo, John, 314.
Melbourne, William Lamb, vizconde de, 177.
Middlemore, John, 198.
Miles, John, 46.
Milner, Alfred, 329, 331.

Milland, Ray, 338.
Miller, Thomas, 76.
Mimosa, 301.
Monroe, James, 90.
Morin, Joseph, 218.
Mure, William, 228, 229.
Nancy, 99.
Napoleón I, emperador de Francia, 102.
Nicholson, David, 271.
North, John Thomas, 313.
North, Roger, 34.
Northampton (conde), 46.
Ocean Monarch, 233.
Ochiltree (lord), 63.
Oglethorpe, James, 52, 53.
O'Higgins, Bernardo, 311, 314.
Owen, Robert, 260.
Paine, Thomas, 90, 95.
Pankhurst, Emmeline, 336.
Pankhurst, Sylvia, 336.
Parry, Love Jones, 299.
Paterson, William, 66, 67.
Pedro II, emperador de Brasil, 292.
Penn, William, 44-48, 64, 204.
Penrhyn (lord), 155.
Perón, Juan Domingo, 309.
Perth (conde), 64, 65.
Peruvian, 246.
Pierce, Edward Mitchell, 264.
Pinkerton, Allan, 275.
Pitt, William, 89-91.
Poole, Charles, 218, 219, 221.
Porter, Robert Kerr, 288.
Priestley, Joseph, 91-93.
Priestley Junior, Joseph, 92.
Prince of Wales, 102, 103.
Pugh, Ellis, 47.
Puleston, John Henry, 270.
Pym, John, 34.
Quarrier, William, 199.
Rae, John, 273.
Raleigh, Walter, 21, 34.
Rathbone, Basil, 338.
Rhys, Morgan John, 93, 94, 299.
Richards, John, 147.
Rivadavia, Bernardino, 287.
Roberts, Edwin C., 301.
Roberts, Richard, 149.
Roberts, Samuel, 148, 149.
Robertson, John París, 286, 287.
Robertson, John Ross, 272.
Robertson, William, 286, 287.
Roca, Julio, 302, 303.
Roosevelt, Eleanor, 339.
Roosevelt, Theodore, 270.
Ross, Adelaide, 195.
Ross, John, 288.
Ross, P. D., 272.
Rous, Betty, 254.
Rous, James, 254.
Roy, Andrew, 274.
Royle, Henry, 84.
Rush, Benjamin, 94, 95.
Russell, John, 221.
Rutledge, Walter, 274.
Rye, María, 195, 197, 198.
Salisbury, Robert Gascoyne Cecil, marqués de, 159, 303.
San Martín, José de, 307.
Sandys, Edwin, 23.
Saye y Sele, William Fiennes, vizconde de, 34.
Scaife, William, 274.
Scholfield, Arthur, 88.
Scholfield, John, 88.
Sea Venture, 32.
Seaflower, 204.
Selkirk (conde), 102-104, 159.
Shaftesbury (lord), 191, 196.
Shakespeare, William, 32.
Sidon, 245.
Sifton, Clifford, 138.
Sirius, 242.
Sisters, 91.
Skene, Philip Wharton, 74.
Slater, Samuel, 88.
Smith, Abbot Emerson, 39.
Smith, C. Aubrey, 338.
Smith, Donald Alexander, 271.
Smith, Hyram 185.
Smith, John, 27.
Smith, Joseph, 185.
Somers, George, 32.
Southey, Robert, 92.
Sparga, John, 281.
St. George, 233.
Staffordshire, 233.
Stanley (familia), 171.
Stephen, George, 271.
Stephen, James, 176.

Stephenson, Bowman, 199.
Stewart, J. J., 272.
Stiles, Ezra, 74, 205.
Stirling (conde), 62.
Strutt, Jedediah, 88.
Talbot, Thomas, 147.
Tayleur, 233.
Telford, Thomas, 98.
Thomas, Brinley, 116, 117, 153.
Titanic, 247.
Toulmin, Harry, 91.
Tudor (dinastía), 18, 30.
Twain, Mark, 270.
Urie, Robert Barclay de, 64, 65.
Vaughan, William, 46.
Vere, Stephen E. de, 226, 227.
Victoria I, reina de Gran Bretaña e Irlanda, 138, 263, 281.
Villiers, C. P., 180.
Virginia, 246.
Virginius, 225.
Volendam, 339.
Waddington, Joshua, 313.
Wake, Richard, 262.
Wakefield, Gibbon, 177.
Waldo, Samuel, 74.
Walker (cónsul), 164, 165, 167.
Waller (cónsul), 191.
Warner, Thomas, 35.
Warwick (lord), 34.
Washington, 229, 232.
Washington, George, 60, 73, 82, 90.
Watchorn, Robert, 270, 273.
Weaver, Daniel, 273.
Webb, William H., 209.
Welcome, 204.
White, John, 21, 31.
Wigfall (cónsul), 137.
Wilberforce, William, 99.
Wilson, Alexander, 90.
William Wilson, 87.
Williams, David, 89.
Williams, Roger, 47.
Winchester, 233.
Winthrop, John, 29, 30, 203.
Witherspoon, John, 55, 72, 75.
Wollstonecraft, Mary, 89.
Wood (cónsul), 165.
Wordsworth, William, 92.
Wynne, Thomas, 47.
Yorkshire, 210.
Young, Brigham, 185, 187, 189.
Young, Roland, 338.

ÍNDICE TOPONÍMICO

Aberdare (valle), 151.
Aberdeen, 166.
Aberdeenshire, 166, 167.
África, 66, 325, 345.
Alabama, 91.
Albany, 87.
Albermale Sound, 43.
Alberta, 151, 264, 272.
Albion, 260.
Alemania, 80, 82, 105, 113, 122, 168, 240, 241, 322, 345.
Alston, 174.
Altamaha (río), 71.
Amberes, 18.
América Británica, 14, 18.
Amércia Latina, 14, 105, 283, 286, 297.
Amherst, 56.
Andes (cordillera), 302.
Annapolis Royal, 62, 74.
Antigua (isla), 14, 35.
Antillas Mayores, 34.
Antillas Menores, 34.
Antofagasta, 313.
Apalaches (cordillera), 253.
Argentina, 14, 283, 286, 287, 291, 292, 299, 305-310, 315, 324.
Argyll, 71, 72, 161.
Arizona, 266.
Arran (isla), 72.
Arvonia, 259.
Asia, 66, 321, 346.
Asociación (isla), 34.
Assunguy, 293, 294.
Asunción, 297.
Atacama, 313.
Atlántico (océano), 14, 27, 31, 43, 56, 60, 67, 70, 75, 79, 93, 105, 111, 130, 132, 154, 163, 167, 187, 203, 206, 223, 224, 233, 241, 242, 243, 244, 246, 247, 251, 253, 262, 310, 339, 347, 348.
Australia, 14, 15, 62, 118, 119, 127, 129, 142, 163, 170, 173, 193, 194, 195, 196, 197, 233, 284, 297, 299, 325, 326, 327, 331, 332, 334, 337, 346, 347.
Austria, 345.
Austria-Hungría, 105.
Ayrshire, 164, 166.
Azores, 20, 233.
Bahía, 292, 316.
Bahía Blanca, 291.
Bala, 259.
Baldoon, 103.
Báltico (mar), 102.
Baltimore, 60, 88.
Ballston, 87.
Banda Oriental, 287.
Bangladesh, 345.
Barbados, 14, 34-38, 42, 43, 63.
Barr, 264.
Barra, 97, 160.
Beaumaris, 155.
Belfast, 204.
Belice, 290, 310.
Belo Horizonte, 317.
Belper, 88.
Belleville, 273.

Berkshire, 178.
Bermudas, 19, 31, 32, 43, 58.
Berwick, 162.
Berwickshire, 166.
Bethesda, 155.
Bethnal Green, 191.
Beulah, 94, 299.
Biddulph, 147.
Birmingham, 91, 137, 198.
Blaenau Ffestiniog, 155.
Blue Earth, 259.
Bolivia, 170, 306.
Boston, 63, 73, 74, 75, 204, 209, 226, 233, 242, 265.
Botany, 62.
Bothwell Brig (batalla), 63.
Bow, 191.
Bradford, 137, 266, 273.
Brasil, 17, 18, 34, 35, 183, 184, 283, 286, 287, 291-294, 305, 306, 315-318, 324.
Breadalbane, 174.
Breconshire, 93.
Bridge of Weir, 199.
Bristol, 38, 57, 91, 136, 147, 242, 294.
Briton Ferry, 154.
Bryn Mawr, 47.
Brynyffynnon, 149.
Buckie, 167.
Buckinghamshire, 43.
Buena Esperanza (cabo), 175.
Buenos Aires, 284, 286, 287, 295, 299, 302, 307-309.
Buffalo, 271.
Busque, 294.
Butte, 266.
Byfield, 88.
Cabo Bretón, 54, 62, 63, 96, 254, 276.
Cabo Fear, 71.
Caernarvon, 147, 155.
Caernavoshire, 155, 302.
Caithness, 71, 162.
California, 17, 170, 193, 266, 299, 338, 347.
Cambria, 258, 259, 279, 299.
Cambridge, 263.
Cambridgeshire, 184.
Cambriol, 46.
Camwy (valle), 301.
Caracas, 288-290.
Cardiff, 152.
Cardigan, 147, 148.
Canadá, 14, 15, 52, 75-77, 86, 95, 96, 103, 105, 111, 118, 119, 133, 137-139, 142, 147, 150, 151, 154, 160, 163, 167, 174-176, 178-180, 183, 184, 190, 192-201, 206, 207, 223, 225, 227, 254, 258, 260, 262, 264, 266, 269, 271, 272, 275, 276, 284, 289, 297, 304, 324-327, 331-344, 346-348.
Cananéia, 293, 296, 298.
Cannington Manor, 264.
Cape Colony, 196.
Cardiganshire, 147, 150, 154.
Caribe (mar), 14, 17, 31, 34-37, 40, 52, 58.
Carmarthen, 148.
Carmarthenshire, 46, 147, 150.
Carolina, 42, 43, 63.
Carolina del Norte, 21, 32, 43, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 90, 96, 99, 276.
Carolina del Sur, 35, 73-74, 93.
Centroamérica, 286.
Cincinnati, 94.
Clay, 262.
Clerkenwell, 191.
Clyde, 67, 99, 158, 339.
– río, 74.
Clydeside, 168, 337.
Cod (cabo), 28.
Colombia, 287-289, 306.
Colorado, 132, 193, 278.
Columbia, 82, 139, 167, 170, 254, 259, 261, 264, 266, 299, 338, 347.
Columbus, 280.
Concepción, 313.
Connecticut, 74, 80, 253, 265.
– río, 75.
Coquimbo, 313.
Corby, 337.
Cork, 226, 242.
Cornwall, 125, 127, 141, 169, 170, 171, 265, 266, 281, 306, 318.
Costa de los Mosquitos, 34.
Cowes, 26.
Cuba, 34.
Cumberland, 56, 174.
Cwm Hyfryd, 302.
Charles Town, 64.
Charleston, 67, 71.
Chebucto, 54.

Chesapeake, 22, 26, 27, 31, 32, 36, 37, 42, 43, 56, 58, 59, 67, 74.
Cheshire, 45, 86.
Chicago, 259.
Chile, 170, 291, 295, 301, 303, 305, 306, 311-315.
Chiloé, 296.
China, 199.
Chipre, 345.
Chubut, 298-305.
Dagenham, 337.
Dakota del Norte, 103.
Dakota del Sur, 266.
Dalhousie, 176.
Dane, 261.
Darién, 62, 66, 67.
Deadwood, 266.
Dee (río), 86.
Delaware, 43, 44, 81, 85, 86.
— río, 48.
— valle, 43, 44.
Denver, 278.
Derbyshire, 45, 88, 270, 273.
Detroit, 103.
Dolgellan, 47.
Dolobran, 47.
Dorset, 121, 126, 293.
Drummondsville, 174.
Dublin, 199, 233.
Dumfries, 74, 162.
Dunbar (batalla), 63.
Dundee, 165, 168.
Dunfermline, 164, 269.
Durham, 265.
East Anglia, 77, 166, 179, 340.
East Liverpool, 265.
Ecuador, 306.
Edimburgo, 98, 199, 272.
Edinburgh, 162.
Edmonton, 151.
Edwards, 260.
Egeo (mar), 13.
Ellis, 263.
Emporia, 259.
Escocia, 15, 16, 56, 58, 62, 64-68, 75, 76, 78, 98, 99, 101, 106, 108, 114, 115, 120, 141, 142, 146, 156, 158, 161-164, 166, 171, 175, 186, 188, 197, 205, 265, 270-272, 274, 287, 288, 296, 326.
España, 13, 17, 34, 63, 105, 283, 292, 305, 310, 315.
Española (isla), 34.
Essex, 29, 192-193.
Estados Unidos, 13, 14, 18, 19, 62, 71, 76, 77, 79-81, 83, 85-88, 90-92, 94-96, 102, 103, 105, 109, 115-119, 124, 127, 129, 131, 135-139, 142, 144, 146-150, 153-155, 163-165, 167, 168, 170, 171, 175, 185, 192, 193, 197, 205, 207, 210, 213, 215, 223, 225, 226, 228, 235-241, 248, 249, 253, 254, 258, 260, 262, 264-266, 268-270, 273-276, 278, 281, 282, 284, 293, 294, 297, 299, 301, 310, 317, 318, 321-327, 333, 337, 339-344, 346, 347.
Europa, 13, 17, 37, 42, 45, 59, 62, 100, 105, 116-117, 129, 136, 139, 156, 185, 216, 318, 321, 322, 324, 333, 338, 345.
Falkland (archipiélago), *véase* Malvinas.
Fall River, 265, 266, 274.
Fayetteville, 71.
Fife, 162, 164-166.
Filadelfia, 47, 48, 60, 67, 74, 81, 82, 87, 92, 94, 224, 243, 244.
Flint Hills, 259.
Floresta, 308.
Florida, 52.
Forfar, 162, 166.
Fort Amity, 193.
Fort Herrick, 193.
Fort Romie, 193.
Fox (río), 260.
Foxdale, 171.
Fraile Muerto, 291.
Francia, 43, 54, 62, 89, 90, 91, 94, 95, 144.
Fraser (río), 266.
Fraserburgh, 167.
Fredericksburg, 74.
Fundy, 62, 233.
Gaiman, 302.
Gales, 15, 46, 48, 58, 106, 115, 120, 124, 127, 128, 141, 142, 144, 146-156, 169, 171, 186, 188, 267, 273, 277, 278, 299, 301, 302, 304, 305, 326, 337.
Galés (tratado), 48.
Gallia, 258.

Geary, 262.
George (lago), 71, 74.
Georgia, 52, 53, 71, 73, 76, 94.
Gibraltar (Venezuela), 288.
Glamorgan, 142, 147, 154.
Glasgow, 67, 74, 109, 114, 164, 168, 175, 176.
Glengarry, 71, 96, 97.
Glenmoriston, 71.
Glucestershire, 87, 293.
Gorstville, 261.
Gourock, 63.
Gran Bretaña, 13, 15, 17, 52, 53, 79-86, 88-90, 94, 95, 99, 102, 105-109, 111, 113-116, 119, 127, 129, 131-133, 137, 141, 144, 149, 156, 159, 169, 173, 182, 186, 189, 192, 196, 200, 206, 237, 239-241, 244, 249, 261, 265, 267, 280, 281, 283, 284, 289, 290, 306, 309, 311, 316, 322, 324, 325, 327, 328, 333, 335-340, 342-346, 348.
Gran Colombia, 306.
Great Salt Lake (valle), 185.
Grecia, 311, 322.
Grosse Island, 161, 225.
Grüning, 314.
Guayana, 34, 310.
Guelph, 289.
Gwynedd, 48.
Hadleigh, 180, 192.
Halifax, 147, 242, 246, 247, 271.
Hamilton, 139.
Hampshire, 122, 262.
Harvey, Robert, 313.
Hatteras (cabo), 32.
Haverford, 47.
Hayes, 337.
Hébridas, 233.
Hertford, 260.
Holanda, 27, 35.
Hollywood, 338.
Home Counties, 337.
Homestead, 274.
Honduras, 289.
Hoylake, 86.
Huddersfield, 125.
Huran, 176.
Huth, 314.
Illinois, 121, 171, 185, 254, 260, 265, 266, 273, 274, 275, 347.
Independence, 185.
India, 345.
Indiana, 255.
Indias, 19, 27, 34, 56, 71, 76, 173, 196, 310.
Inglaterra, 15-17, 19-21, 26, 29, 30, 35-39, 43-45, 52, 54, 58, 61, 62, 67, 75-78, 87, 90, 91, 95, 106, 108, 115, 120, 121, 131, 141, 142, 146, 149, 156, 162, 164, 169, 171, 181, 184, 186-188, 192, 200, 225, 254, 255, 260, 266, 267, 272, 274-276, 278, 292-294, 298, 308, 311, 316, 317, 326, 340.
Inverness, 72, 161.
Invernesshire, 71.
Iowa, 147, 187, 254, 258, 263.
Irán, 346.
Irlanda, 14, 15, 20, 43, 52, 58, 80, 82, 86, 105, 113, 114, 115, 116, 142, 144, 146, 158, 171, 190, 219, 223, 226, 227, 293, 306, 322, 324.
— mar, 171.
Islay (isla), 72, 161.
Italia, 105, 305, 315, 322, 345.
Itapé, 295.
Jackson, 258.
Jamaica, 14, 34, 38, 57, 63, 73.
James (río), 22.
Jamestown, 17, 22, 25, 32, 37.
Jersey Occidental, 44, 45, 65.
Jersey Oriental, 43, 44, 62, 64-66.
Jura (isla), 72.
Kansas, 258, 259, 262, 263.
Kenia, 326, 345.
Kent, 121, 126, 178, 180.
Kentish, 178.
Kentucky, 91, 149, 256.
Keokuk, 187.
Kidderminster, 124.
Kildonan, 103.
Kilmarnock, 125, 265.
Kincardine, 162.
Kingsboro, 71.
Kingston, 139.
Kirkcaldy, 168.
Kirtland, 185.
Labrador, 18.
Lanark, 162, 176.
Lanarkshire, 176, 337.

Lancashire, 45, 91, 124, 126, 127, 136, 188, 265, 266, 268, 271, 326.
Lancaster, 87.
Latinoamérica, 284, 286, 289, 298, 305, 306, 310, 319, 346.
Lawrence, 265, 266.
Laxey, 171.
Le Havre, 239.
Le Mars, 263.
Leeds, 125, 137.
Leith, 67, 287, 290.
Lewis (isla), 72, 97, 160, 161.
Limehouse, 191.
Liverpool, 85-87, 109, 114, 115, 121, 124, 186, 187, 194, 198, 208-211, 214, 217, 224-226, 228-234, 239, 240, 242, 243, 245, 247, 284, 293, 301, 303, 316.
Loch Tay, 174.
Londres, 22, 23, 38, 54, 57, 66, 73, 76, 77, 81, 89, 95, 109, 126, 174, 175, 188, 191, 192, 198, 199, 270, 274, 289, 290, 303, 307, 334, 338, 341.
Londres (Canadá), 147.
Long Island, 95.
Lossiemouth, 167.
Louisburg, 54, 63.
Loyalsock (río), 91.
Lunenburg, 55.
Lynn, 63.
Llanberis, 155.
Llanbrynmair, 144, 148, 149.
Llanelli, 154.
Llangyndeyrn, 46.
Llansamlet, 147.
Lloydminster, 264.
Macclesfield, 265, 273.
Madison, 261.
Magallanes (estrecho), 17, 310.
Maine, 22, 27, 74, 209.
Malasia, 170.
Malvinas (archipiélago), 309-311.
Man (isla), 87, 141, 171.
Manchester, 84, 91, 125, 136, 175.
Manitoba, 96, 103, 138, 139, 150, 160, 200, 304.
Maracaibo (lago), 288.
María Pimental, 294.
Maryland, 21, 26, 27, 36, 38, 40, 46, 57-61, 74, 76, 77.
Massachusetts, 28, 29, 30, 32, 44, 46, 47, 88, 203, 253, 265, 267, 268, 274, 347.
McGillivray, 147.
Mediterráneo (mar), 321.
Merion, 47.
Merionetshire, 47, 150, 155.
Mersey, 208.
Merthyr (valle), 151.
México, 17, 306, 346.
Michigan, 170, 256, 266, 347.
Middle Border, 257.
Midlands, 126, 188, 343.
Minas Gerais, 317.
Minneápolis, 259.
Minnesota, 103, 133, 259, 262.
Misiones, 291.
Mississippi, 91, 253.
– río, 187.
– valle, 258.
Missouri, 132, 147, 185, 255, 259.
Mobile, 208.
Mohawk (valle), 71.
Monmouth, 142.
Monmouthshire, 148.
Montana, 266.
Monte Bonito, 292.
Monte Grande, 286, 287.
Montgomery, 48, 148.
Montgomeryshire, 47, 144, 148.
Montreal, 95, 96, 139, 174, 179, 200, 244, 271, 277.
Montserrat (isla), 35.
Moravia, 53.
Moray, 72.
Morro Velho, 306, 317, 318.
Mull, 103, 160, 161.
Munster, 20.
Nairn, 162.
Napostá, 291.
Nauvoo, 185, 186.
Neath, 154.
Nebraska, 151, 262.
Negro (río), 289, 290.
Nevada, 265, 266, 270.
Nevis (isla), 14, 35.
New Galloway, 62.
New Hampshire, 80, 253.
New Harmony, 260.
New Rochelle, 90.
Newport, 152.

Nicaragua, 289.
Norfolk, 29, 74.
Normandía, 340.
Norte (cabo), 13.
Norteamérica, 13-15, 17, 28, 38, 52, 61, 96, 97, 101, 102, 109, 117, 118, 127, 130, 147, 175-177, 201, 205-207, 213, 215, 217, 223, 225, 226, 228, 237, 251, 327, 339, 342, 343, 346, 347.
North Devon, 180.
North Sherbrooke, 176.
Northants, 337.
Northumberland, 92, 110.
Noruega, 171.
Nottinghamshire, 27, 45, 273.
Nova Lima, 317.
Nueva Cambria, 147, 259.
Nueva Escocia, 18, 19, 52, 54, 55, 62, 72, 75-77, 95-97, 147, 254, 271, 272.
Nueva España, 17, 18.
Nueva Holanda, 43, 44.
Nueva Inglaterra, 20, 27, 28, 30, 31, 36, 37, 43, 55, 63, 74, 253, 276.
Nueva Jersey, 44, 55, 63, 66, 72-74, 84, 265, 270, 347.
Nueva Jersey Oriental, 63.
Nueva Orleáns, 187, 208, 226, 228, 233.
Nueva York, 43, 60, 61, 67, 71-75, 77, 91, 93, 96, 109, 121, 130, 131, 147, 155, 178, 179, 184, 185, 197, 208-210, 224, 226, 229, 232, 233, 239, 240, 242-245, 253, 258, 270, 271, 276, 277, 280, 284, 341, 347.
Nueva Zelanda, 14, 118, 173, 183, 184, 194, 197, 325, 326, 327, 331, 332, 334, 346.
Nuevo Brunswick, 94, 96, 109, 147, 225, 254, 271, 272.
Nuevo Edimburgo, 67.
Nuevo Gales, 14.
Nuevo Gales del Sur, 131.
Ogden, 189.
Ohio, 73, 147, 148, 149, 152, 171, 185, 193, 253, 254, 255, 258, 265, 280, 299.
Oklahoma, 263.
Oneida, 258.
Ontario, 71, 139, 200, 254, 258, 266, 272, 347.
Orange, 329.
Orcadas (archipiélago), 63.
Ottawa, 174, 334.
— lago, 176.
Oxford, 19.
Osfordshire, 180, 262, 293.
Pacífico (océano), 253.
Paisley, 72, 162, 168.
Pakistán, 345.
Palatinado, 52.
Palmyra, 184.
Pamlico Sound, 21.
Panamá, 306.
— canal, 67.
Paraguay, 291, 295, 297, 302, 305.
Paraná, 292-294.
París, 89-91.
— tratado, 61.
Patagonia, 14, 142, 151, 298, 299, 303-305.
Paterson, 84, 265, 270.
Pawtucket Falls, 88.
Península Ibérica, 13.
Pennepek, 48.
Pensilvania, 38, 42-45, 47, 48, 52, 60, 76, 77, 80, 92, 141, 152, 155, 212, 253, 258, 265, 267-270, 298, 299.
Perros (isla), 191.
Perth, 161, 166.
Perth Amboy, 65.
Perth Town, 65.
Perthshire, 174.
Perú, 306, 314.
Peterhead, 167.
Petworth, 179.
Philadelphia, 204.
Pictou, 72, 96.
Pittsburgh, 274.
Plymouth, 22, 27, 28.
Polonia, 322.
Pontardulais, 154.
Poplar, 191.
Port Alegre, 294.
Port Royal, 62.
Port Talbot, 152, 154.
Porthmadoc, 155.
Portugal, 13, 292, 315.
Potomac (río), 26, 82.
Pottersville, 261.
Powys, 259.
Poyais, 286, 289, 290.

Princeton, 55, 72.
Príncipe Eduardo (isla), 71, 96, 97, 103, 174, 254, 272.
Providence, 47.
Providencia (isla), 34.
Provincetown, 28.
Provincias Marítimas de Canadá, 72, 81, 96, 118, 175, 206, 207, 254, 258, 271, 276.
Puerto Madryn, 301, 302.
Puerto Rico, 34.
Pwllheli, 155.
Quebec, 81, 95, 109, 124, 147, 161, 176, 178, 192, 200, 207, 216, 218, 219, 224, 225, 233, 284.
Queensland, 183, 184.
Racine Country, 258.
Radnor, 46, 47.
Radnorshire, 47, 48.
Ramsey, 176.
Raritan (río), 65.
Rawson, 302.
Real del Monte, 306.
Recife, 317.
Renfrew, 162.
Rhode Island, 47, 88.
Rhodesia, 326.
Rhondda (valle), 151.
Rideau (río), 174, 176.
Río Colorado, 102-104.
Río de Janeiro, 284, 295, 298, 316, 317.
Río de la Plata, 286, 287, 307.
Río Grande do Sul, 292.
Roanoke, 21.
Rocosas (cordillera), 187, 253, 266.
Rojo (río), 96.
Rosario, 291.
Ross, 72, 161.
Rosshire, 71, 97.
Roxburgh, 162.
Rugby, 263.
Runnymede, 263.
Rupert, 103.
Rusia, 105, 154.
Ryegate, 75.
Sagahadoc, 27.
Salinas (valle), 193.
Salt Lake City, 189.
Saltcoat, 304.
Salvador, 292.
Salzburgo, 53.
San Agustín, 64.
San Lorenzo, 218, 224, 233.
– río, 96.
Santa Catarina, 292, 295, 298.
Santa Fe (Argentina), 291.
Santiago de Chile, 313.
Santos, 295, 316, 317.
São Paulo, 293, 317.
Saskatchewan, 150, 151, 200, 264, 272, 338.
Sault Ste. Marie, 103.
Sauce Grande, 291.
Savannah, 94, 208.
Scrooby, 27.
Severn (valle), 38.
Shadwell, 191.
Sheffield, 125.
Shelburne, 147.
Sicilia, 13.
Skenesborough, 74.
Skye (isla), 71, 72, 97, 103.
Slough, 337.
Soledad (isla), 310.
Somers (archipiélago), 32.
Somerset, 94, 126, 264.
Sotavento (islas), 35, 36, 57.
Southampton, 27.
Spitalfields, 191.
St. Andrew, 67.
St. Clair (lago), 103.
St. Christopher, 35, 36.
St. Francis (río), 174.
St. George (bahía), 74, 191.
St. John Island, 71, 109.
St. Kitts, 14, 35.
St. Lawrence (río), 54.
– golfo, 63.
St. Louis, 187, 271, 273.
St. Paul, 259.
Stafford, 103.
Staffordshire, 124, 127, 261, 273.
Stepney, 191, 199.
Stirling, 74.
Stromness, 102.
Stuart's Town, 63, 64.
Sudáfrica, 14, 170, 194, 195, 303, 304, 326, 327, 329, 331, 332.
Sudamérica, 14, 155, 170, 284, 286, 290, 291, 301, 306, 307, 311, 317.

Suffolk, 29, 180, 184.
Superior (lago), 170, 265.
Surrey, 260.
Susquehanna (río), 91-92.
Sussex, 122, 126, 178, 179, 262.
Sutherland, 71, 72, 97, 103, 161.
Swansea, 46, 47, 147, 154.
Syracusa, 271.
Támesis (valle), 77.
— río, 191.
Tarapacá, 313.
Tennessee, 149, 256, 263.
Terranova, 18-20, 46.
Thompsom (río), 264.
Thompsonville, 265.
Tiree, 160.
Tocapillo, 306.
Tombstone, 266.
Topo, 286, 288, 289.
Toronto, 139, 289.
Traiguén, 295.
Transvaal, 329.
Trefeca, 93.
Trelew, 302.
Tyne-Tees, 326.
Uist (isla), 103.
Uist del norte (isla), 72.
Uist del Sur (isla), 72, 97, 160, 161.
Ulster, 20.
Urales (cordillera), 13.
Utah, 185-187, 189, 308.
Utrecht (tratado), 54.
Valdivia, 295.
Valparaíso, 311, 313, 315.
Vancouver, 139, 167.
Venezuela, 286, 288, 289, 306.
Vermont, 75, 155.
Victoria, 263.
Vietnam, 346.
Virginia, 17, 21-23, 25-29, 32, 36-38, 40-43, 46, 56-60, 63, 74, 76, 77, 92, 196, 271.
Virginia City, 266.
Wabash (río), 260.
Wakefield, 262.
Walhachin, 264.
Wanborough, 260.
Warwickshire, 180, 183, 293.
Washington, 119.
Waukesha, 259.
Weald of Kent, 178.
Wesley, 199.
West Country, 29, 77, 126.
Whitechapel, 191.
Whitehall, 332.
Whitehorn, 163.
Wick, 167.
Wichita, 263.
Wigtownshire, 103, 163.
Wiltshire, 178-179, 293.
Williams, 147.
Winnipeg, 103, 139.
Wisconsin, 147, 171, 254, 256, 258, 261, 266, 279.
Wood River, 151.
Worcester (batalla), 63.
Worcestershire, 180.
Yapton, 179-180.
Yeovil, 262.
Yonkers, 277.
Yorkshire, 45, 55, 76, 77, 88, 96, 122, 124, 126, 188, 255, 261, 265, 266, 273.
Zion, 184, 185.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de agosto de 1992.

El libro *El Reino Unido y América: emigración británica,* de Maldwyn A. Jones, forma parte de la Colección «Europa y América», en la que se analiza la contribución de las naciones europeas no ibéricas a la formación de la América actual, desde una perspectiva global que incluye aspectos culturales, políticos, económicos y sociales.

COLECCIÓN EUROPA Y AMÉRICA

- El Reino Unido y América: la época colonial.
- Francia y América.
- Rusia y América.
- El Reino Unido y América: inversiones e influencia económica.
- El Reino Unido y América: emigración británica.

En preparación:

- El Reino Unido y América: influencia política y legal.
- El Reino Unido y América: influencia religiosa.
- Italia y América.
- Alemania y América.
- Países Bajos y América.
- Holanda y América.
- Escandinavia y América.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

9 788471 005649

XV/5

Malduyn A. Jones

EL REINO UNIDO Y AMÉRICA: EMIGRACIÓN BRITÁNICA

COLECCIÓN EUROPA Y AMÉRICA